

«To hundre og tretti kilometer i timen»

*En studie av unge menns holdninger til sikkerhet,
risiko og kriminalitet i trafikken*

Marthe Bøe



Masteroppgave i kriminologi
Institutt for kriminologi og rettssosiologi
Det juridiske fakultet

UNIVERSITETET I OSLO

Våren 2013

«To hundre og tretti kilometer i timen»

*En studie av unge menns holdninger til sikkerhet, risiko og
kriminalitet i trafikken*

© Marthe Bøe

Våren 2013

«Tohundre og tretti kilometer i timen»

En studie av unge menns holdninger til sikkerhet, risiko og kriminalitet i trafikken

Marthe Bøe

<http://www.duo.uio.no/>

Trykk: Webergs Printshop

Sammendrag

«To hundre og tretti kilometer i timen»

En studie av unge menns holdninger til sikkerhet, risiko og kriminalitet i trafikken

Av: Marthe Bøe
Veileder: Thomas Ugelvik
Levert ved: Institutt for kriminologi og rettssosiologi
Universitet i Oslo
Våren 2013

Trafikken har i løpet av flere tiår gradvis presset seg inn som en dominant del av dødsstatistikken. Bare siden 1. januar 2000 har i underkant av 3000 personer omkommet på veiene i Norge. Verdens helseorganisasjon (WHO) forventer at innen år 2030 vil trafikkulykker være den femte ledende dødsårsaken i verden. Til tross for at ulykkestallene gradvis har gått ned de siste årene, er trafikkulykker fortsatt et stort samfunnsproblem og dette gjelder spesielt blant unge mannlige bilførere. Ikke bare var en tredjedel av de som omkom på veiene fra 2000-2010 barn og unge under 25 år, men i tillegg er menn overrepresentert i forhold til kvinner i ulykkesstatistikken. På denne bakgrunnen reiser denne oppgaven spørsmålet: Hvilke holdninger har unge menn i rurale områder til sikkerhet, risiko og kriminalitet i trafikken, og i hvilken grad er deres holdninger og atferd i trafikken knyttet til det som kan kalles en rural bilkultur? Dette spørsmålet har blitt forsøkt besvart gjennom en kvalitativ studie bestående av syv dybdeintervju med unge menn fra rurale områder i Norge.

Det kommer fram i intervjuene at informantenes forhold til bil og trafikk er sammensatt og kompleks. Informantene deler erfaringer og tanker som gir inntrykk av at holdningene de har til trafikk i stor grad er preget av samfunnet rundt dem og kulturen de er en del av. Informantenes holdninger til risiko, sikkert og kultur i trafikken antyder en påvirkning fra kulturen de lever i, en rural bilkultur som inneholder normer og regler som både direkte er i konflikt med vegtrafikkloven, og som indirekte kan føre til at unge rurale menn utfører risikofylte handlinger i trafikken. Manglende tilgjengelighet til kollektivtrafikk og de geografiske faktorene i rurale områder virker å ha en stor sammenheng med unge menns høye ulykkesrisiko. Oppgaven drøfter hvordan kulturelle forskjeller mellom rurale og urbane

områder påvirker og farger informantenes tanker om og holdninger til bil, trafikk og vegtrafikkloven. I tillegg drøftes det hvorvidt vi kan kategorisere idealtyper av individets forhold til bil og hvilken funksjon bilen har i informantenes liv.

Risiko og informantens risikovurderinger er viktig med tanke på ulykker og sikkerhet i trafikken. Hvordan informantene vurderer hvor risikofylt en handling er, preger ofte hvorvidt de velger å utføre handlingen. Informantene forteller om trygghet, utrygghet og sikkerhet, men de bruker aldri begrepet risiko. Unge mannlige bilførere er karakterisert som en høyrisikogruppe av forskere på risikogrupper og trafikkulykker, men informantenes fortellinger om hvordan de forholder seg til sikkerhet i trafikken antyder at de har et passivt forhold til risikoen de utsetter seg for ved å bryte vegtrafikkloven. Flere forskningsrapporter har prøvd å forklare unge menns risikofylte atferd med at de driver med en bevisst risikosøking, hvor det å bevisst utsette seg for fare og skade er sentralt. Mine informanters uttalelser tyder derimot på at det dreier seg om en form for bevisst spenningssøking. Informantene stiller seg mer eller mindre uforstående til påstanden om at de driver med bevisst risikosøking, og ingen av dem gir inntrykk av å ha et bevisst ønske om å risikere liv og helse i trafikken. Dette tyder igjen på at de ikke søker risikofylte situasjoner, men at de har en manglende persepsjon sammenlignet med den faktiske ulykkesrisikoen de utsetter seg for.

Oppgaven diskuterer også hvordan rettssystemet kontrollerer og straffer brudd på vegtrafikkloven og hvor effektive straffene er. Informantenes holdninger til hvordan politiet og vegvesenet i dag utfører trafikkontroll gir et godt innblikk i hvordan de nesten fortrenger at enkelte handlinger i trafikken er ulovlige. Når informantene snakker om trafikkontroller, vurderer de slike tiltak ut ifra hvor stor sannsynlighet det er for dem å bli tatt i en slik kontroll. Det informantene mener er «dumme» og «plagsomme» trafikkontroller, er med andre ord effektive og avskrekkende. Regjeringens diskusjon om hvorvidt tap av førerretten bør være en straff eller ikke, utgjør et bakteppe for å diskutere informantenes forhold til sertifikat, noe som gjøres gjennom hele oppgaven. Deretter diskuteres denne problematikken med tanke på den sterke betydningen førerretten har for enkelte av informantene mine. Igjen kommer rurale og urbane forskjeller fram, hvor de som bor på mer rurale områder viser en tendens til å være mer avhengig av bilen som transportmiddel, og dermed verdsette førerretten høyere enn unge mannlige bilførere fra urbane områder.

Takk

Prosessen med å skrive masteroppgaven har vært både den mest utfordrende og den mest givende perioden i livet mitt. Jeg har til tider gjort alt annet enn å skrive, og jeg har til tider gjort svært lite annet enn å skrive.

Først og fremst vil jeg komme med en stor takk til de syv informantene mine for at de var villig til å stille opp på intervju, og dele sine tanker, meninger og holdninger med meg. Takk for at dere svarte så åpent og ærlig som dere gjorde, og takk for at dere lot meg grave og spør uten å bli irritert.

Min veileder, Thomas Ugelvik får også en takk for raske svare og gode tilbakemeldinger gjennom hele denne prosessen. Du har tvunget meg til å måtte ta tunge valg, og for det skal du ha en stor takk.

Takk til Tante, Marit, Cecilie, Agnethe og Stine for hjelp til å lese korrektur på oppgaven. Det satt jeg veldig stor pris på.

En stor takk til alle medstudenter for kjekke lunsjer og god stemning gjennom hele masterstudiet. En spesielt stor takk til Marit, Sigrid, Kristin, Hilde, Synnøve, Cecilie og sist men ikke minst Justin Bieber. Uten dere hadde jeg rett og slett ikke overlevd, og oppgaven hadde nok aldri blitt levert til normert tid. Dere har gjort denne gruelige prosessen ikke bare overkommelig, men til tider både komisk og koselig.

Til slutt vil jeg takke Mamma og Pappa for at dere alltid er der for meg, og støtter meg i alt jeg gjør. Jeg er veldig heldig som har dere som foreldre.

Oslo, 8. mai 2013

Marthe Bøe

Innholdsfortegnelse

Sammendrag	V
Takk.....	VII
Innholdsfortegnelse	IX
1 Innledning	1
2 Teoretiske perspektiver på holdninger og atferd i trafikken	4
2.1 Unge menn – en høyrisikogruppe?	4
2.2 Urban og rural ulykkesrisiko	5
2.3 En spenningssøkende bilkultur?	7
2.4 Maskulinitet og bilkjøring	11
2.5 «Alle gjør det»	13
2.6 Teori og datamaterialet	16
3 Metode	18
3.1 Metodevalg i forhold til problemstillingen.....	18
3.2 Datainnsamlingen	19
3.2.1 Snøballmetoden	19
3.2.2 Utvalget	20
3.2.3 Intervjuguide	20
3.2.4 Intervjusituasjonen	21
3.3 Refleksjoner rundt intervju- og forskerrollen	22
3.3.1 Forskerrollen	22
3.3.2 Tilknytning til miljøet	23
3.4 Analyse og anonymisering	24
3.4.1 Pålitelighet, troverdighet, overførbarhet og bekreftbarhet	24
3.4.2 Anonymisering	26
3.4.3 Små ord for store spørsmål.....	26
4 Risikoatferd og risikopersepsjon i trafikken	28
4.1 Risikobegrepet i kriminologien	28
4.2 Manglende ferdigheter og overdreven tro	29
4.2.1 Informantenes risikopersepsjon i trafikken	30
4.2.2 «Alltid, kvar gong og heile tida».....	37
4.3 Bevisst risikotaking eller spenningssøking?	40

5	Holdninger til fart i trafikken	46
5.1	Hvorfor er fartsvurderinger så viktig?	46
5.2	«Det ekje ofte ej helde fartsgrensa»	47
5.3	«Fem - ti km/t over»	50
5.4	Ekstreme hastigheter.....	54
5.5	«Å følge flyten i trafikken»	56
5.6	«Lappegrensa».....	59
5.7	Å følge fartsgrensa, eller å følge flyten	61
5.8	Fart - spenning og moro?.....	63
6	Rurale trafikkholdninger og kulturelle forskjeller	67
6.1	Eksponering og interesse	67
6.2	Kulturelle og geografiske forskjeller	73
6.3	Rånekulturen.....	78
6.4	Flukten fra kjedsomheten	81
6.5	Rural maskulinitet.....	83
6.6	«Jeg er ikke en råkjører!»	85
7	Kontroll, straff og forebygging	88
7.1	Kontroll.....	89
7.1.1	Har trafikkontroller en avskrekkende og forebyggende effekt?.....	89
7.1.2	«Redd for å bli tatt».....	93
7.1.3	Jungeltelegrafen	94
7.2	Straff	96
7.2.1	Hva er verst – bot, fengsel eller å miste lappen?.....	96
7.2.2	Hjelper straffen?	101
7.2.3	Bør tap av førerretten være en straff?.....	104
7.3	Forebygging.....	107
7.3.1	Fartssperre og alkolås	107
7.3.2	Bilsportens forebyggende faktor	111
8	Avslutning	115
	Litteraturliste.....	118
	Vedlegg	124

1 Innledning

Når du e ung så tenke du sikkert ikke like mye på ka som kan skje viss du kræsja, eller viss du blir tatt av politiet. Du blir jo mer bevisst på det når du blir eldre (...).

Se for deg en helt vanlig dag hvor du setter deg i bilen, tar på deg setebeltet, vrir om tenningen og kjører av gårde til jobb. Hvilken bil kjører du? Hvorfor kjøpte du akkurat den bilen? Vet du hvor mange hestekrefter den har? Hvor fort den kan gå? Kanskje er det en tidlig mandagsmorgen, og du akkurat har sendt minstemann av gårde, og vinker til han gjennom vinduet mens han tusler mot skolen. Føler du deg trygg? Er du redd? Kanskje sender du en tekstmelding til en kollega om at du er noen minutter forsinket. Føler du deg da kriminell? Kanskje legger du deg som vanlig litt for nært bilen foran, og kanskje ligger bil bak litt for nært deg. Føler du deg da kriminell? Blir du da redd? Vet du hvor mange airbager bilen din har? Kanskje ser du en litt gammel BMW kommende mot deg i motsatt felt. I førersetet sitter en ung mann. Kanskje er han fersk bak rattet, kanskje er han uerfarne og usikker. Føler du deg trygg ennå? Kanskje tar du neste avkjørsel og kjører ut på motorveien, legger press på gassen, girer opp i femte, og bikker 80 km/t på speedometeret. Er du nå redd? Føler du deg fortsatt trygg? Føler du deg nå kriminell? Trafikken er den arenaen i livene våre hvor vi er mest utsatt og hvor de fleste av oss blir skadet og dør. Nesten 3000 mennesker har omkommet på norske veier siden år 2000 (Monsrud og Wethal 2011). 3000 fedre og 3000 mødre mistet et barn. Utallige andre mistet en mor, en far, en bror, en søster, en onkel, en tante, en venninne, en kjæreste, en ektefelle. Hvorfor er vi ikke redde? Hvorfor føler vi oss ikke utrygge? Og hvorfor gjør vi ikke noe med det? Statens vegvesen melder at hovedårsaken til dødsulykker på veien er førerfeil og/eller for høy fart, samtidig melder de at på tross av at gjennomsnittsfarten går ned på norske veier, forgår fortsatt nesten halvparten av all ferdsel i trafikken over fartsgrensa. Dette er en udiskutabel realitet og noe vi alle vet. «Vi lærer så lenge vi lever» sier Jonas, men gjør vi egentlig det? Vi kan kjøre de sikreste bilene, og bygge de tryggeste og beste veiene i verden, men så lenge vi som trafikanter ikke tar ansvar for egen og andres sikkerhet, vil trafikken fortsette å ta liv. Verdens helseorganisasjon (WHO) hevder at innen 2030 vil trafikkulykker være den femte ledende dødsårsaken blant verdens befolkning (WHO 2013). Alle vet vi at farten dreper, og at det i tillegg er ulovlig og straffbart å kjøre over fartsgrensa. Hvorfor kjører vi fortsatt fort? Og mer generelt, hvorfor gjør mennesker ting vi ikke burde gjøre?

Med dette som bakteppe ønsket jeg å fordype meg i folks forhold til fart og sikkerhet i trafikken ved å se på unge menns holdninger til sikkerhet, risiko og kriminalitet i trafikken, og om mulig hvordan det de forteller og de holdningene de har, kobler seg til deres faktiske atferd bak rattet. Unge menn er som kjent en av de mest risikoutsatte gruppene i trafikken både om vi ser på ulykker og kriminelle handlinger, og jeg valgte derfor å fokusere på denne gruppen. Nesten en tredjedel av de omkomne på veiene siden år 2000 var under 25 år gamle. Det er forskning som tyder på at unge menn har manglende ferdigheter og overdreven tro på egne evner i trafikken, og at de driver med en form for bevisst risikoatferd ved å kjøre aggressivt og i høye hastigheter. Som mitt datamateriale viser, virker det ikke som at disse generaliseringene nødvendigvis dekker alle unge menn. For kan det sies at de driver med en bevisst risikoatferd, når de ikke mener atferden er risikofylt? Dette vil jeg diskutere nærmere i analysen.

Jeg skal derfor se på hva tidligere forskning faktisk sier om unge menns holdninger til, og atferd i trafikken. Mye av forskningen på unge menn i trafikken baserer seg på studier hvor informasjonen er innhentet gjennom kvantitative spørreskjemaer. Jeg har heller valgt en kvalitativ undersøkelse for å gå dypere inn i hvilke holdninger som ligger til grunn for at unge menn er i en høyrisikosituasjon. Jeg vil undersøke i hvilken grad informantene er bevisst på at noen atferdsformer i trafikken er risikofylt, og hvorvidt de forholder seg til at noen handlinger i trafikken er kriminalisert. Problemstillingen min er som følger: Hvilke holdninger har unge menn i rurale områder til sikkerhet, risiko og kriminalitet i trafikken, og i hvilken grad er deres holdninger og atferd i trafikken knyttet til det som kan kalles en rural bilkultur¹? Forskningsspørsmålene jeg har jobbet ut ifra er:

- Hvilke holdninger har unge menn til bil og trafikk?
- Hvordan kan vi forstå unge menns holdninger til bil og trafikk?
- Hvorfor begår unge menn ulovlige handlinger i trafikken?
- Hvorfor er unge menn en høyrisikogruppe i trafikken?

Jeg har konsentrert meg om et utvalg av årsakene til at unge menn er i en høyrisikosituasjon i trafikken, og den risikofylte handlingen jeg har fokusert mest på i analysen er fartsovertredelser. Fart er en av hovedårsakene til dødsulykker på veiene, og for høy fart etter forholdene er veldig ofte medvirkningen til at en ulykke blir en dødsulykke. Som det kommer

¹ Rural betyr landlig, og er det motsatte av urban.

fram i datamaterialet mitt, forteller informantene at de bryter vegtrafikkloven, og dermed begår en ulovlig handling, hver dag. Dette gjelder spesielt fartsovertredelser, og derfor mener jeg at det er mest sentralt å se på unge menns holdninger til fartsregler i trafikken. I kapittel 2 legger jeg fram de tre hoved teoretiske perspektivene som jeg vil bygge analysen av datamaterialet på. Kulturell kriminologiske teorier om spenningssøking og edgework, maskulinitetsteorier og Sykes og Matza (1957) sin teori om nøytraliseringsteknikker. I kapittel 3 diskuterer jeg valg av metode i forhold til problemstillingen, datagrunnlaget for analysen og presenterer prosessen med å samle inn datamaterialet. I kapittel 4 ser jeg på forskning som viser at unge menn er en høyrisikogruppe i trafikken og presenterer hvordan tidligere forskning har begrunnet dette. Deretter går jeg inn på hvilke holdninger informantene har til risiko og spenning i trafikken, og hvordan dette kan henge sammen med manglende risikopersepsjon og spenningssøkende atferd. I kapittel 5 ser jeg på hva informantene forteller om fartsatferden sin i trafikken, og hvordan de forholder seg til fartsgrensa i forhold til flyten i trafikken. I kapittel 6 trekker jeg fram en rural bilkultur som en mulig forklaring på noen av informantenes forhold til bil og trafikk. Jeg går også inn på de kulturelle forskjellene i trafikkholdninger mellom rurale og urbane områder. I kapittel 7 diskuterer jeg det ulovlige aspektet av atferden informantene forteller om, og ser på hvordan de forholder seg til måten vi kontrollerer og straffer ulovlige handlinger i trafikken på. Til slutt i kapittelet tar jeg for meg forebygging av trafikkriminalitet og går inn på mulige måter å forebygge den ulovlige atferden som informantene forteller om.

2 Teoretiske perspektiver på holdninger og atferd i trafikken

2.1 Unge menn – en høyriskogruppe?

Bilførere representerer nesten halvparten av alle drepte i trafikken, og ser vi i statistikken fra 2012 var 110 av de 148 omkomne i vegtrafikken menn, og hele 47 av disse satt selv bak rattet (Statistisk sentralbyrå 2013). En tredel av de nesten 3000 omkomne på norske veier siden år 2000 var ungdom under 25 år. I 2010 omkom det totalt 208 personer, og 54 av disse var unge mennesker (Monsrud og Wethal 2011). I 2011 omkom derimot «kun» 33 personer i aldergruppen 16-24 år, og i den foreløpige ulykkesstatistikken fra 2012 var det «bare» 27 ungdommer blant de totalt 148 omkomne (Monsrud og Wethal 2011; Statistisk sentralbyrå 2013). Men selv om ulykkestallene for unge menn har gått ned de siste årene, er mannlige bilførere fortsatt en utsatt gruppe i trafikken (Bjørnskau 2009: 45; Nordtømme m. fl. 2010: 25). Blant ledende forskere innen trafiksikkerhet har det opp igjennom årene vært et velkjent fenomen at unge uerfarne bilførere oftere er involvert i trafikkulykker enn andre bilførere (Ulleberg 2002; Bjørnskau 2009). Dette har ført til at både i Norge og internasjonalt har forskning rundt ungdoms trafikkatferd blitt et vidt forskningsfelt som prøver å belyse hvorfor unge bilførere og trafikanter er så utsatt i trafikken (bl.a Moe 2007; Bjørnskau 2009; Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010).

I 2009 kom Transportøkonomisk institutt med en rapport som viser at de yngste sjåførene på 18-20 år har nesten fire ganger så høy risiko for personskaade enn en gjennomsnittlig sjåfør (Bjørnskau 2009: 45). Statens vegvesen har mellom 2007 og 2010 gjennomført et prosjekt i samarbeid med blant andre Transportøkonomisk institutt, SINTEF, International Research Institute of Stavanger, VTI og Universitet i Stavanger. Til sammen ble det arbeidet med ti forskjellige rapporter om høyriskogrupper i vegtrafikken (Statens vegvesen 2011). Samlet gir disse rapportene et godt innblikk i forskjellige sider ved det som ifølge Statens vegvesen defineres som høyriskogrupper. Og hva ligger i begrepet høyriskogruppe?

«Med høyriskogruppe menes en gruppe trafikanter som både har høyere skaderisiko enn gjennomsnittet, og som står for en relativt stor andel av det samlede antall skader i vegtrafikken» (Moe, Nordtømme og Øvstedal 2010: 13).

Moe (1987) er en av de fremste forskerne innen trafikksikkerhet og allerede i 1987 begynte han å snakke om at ungdom var den mest utsatte trafikantgruppen, og siden da har unge menn blitt omtalt som høyrisikogruppe. Hvorfor akkurat unge menn er en høyrisikogruppe har forundret mange, og gruppen har vært gjenstand for mye forskning de siste årene (bl.a Njå, Jakobsson og Nesvåg 2008; Bjørnskau 2009; Moe, Nordtømme og Øvstedal 2010). I tillegg til unge bilførere er eldre bilførere, motorsyklister, rusmisbrukere og innvandrere med ikke-vestlig bakgrunn også høyrisikogrupper i vegtrafikken (Njå, Jakobsson og Nesvåg 2008: 13). Spørsmålet jeg skal prøve å belyse i denne oppgaven er hvorfor akkurat unge menn er mye mer utsatt enn andre trafikantgrupper. For å kunne gjøre dette er det viktig å se på hvilke ulykker og hvilken atferd de er involvert i.

I en analyse av alle dødsulykker hvor unge trafikanter var involvert mellom 2005-2009, ble det funnet sterke tendenser til en overrepresentasjon av dødsulykker på veier utenfor byer og tettbebygde strøk (Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010: 27). Ulykkesbildet blant unge mannlige førere domineres av møte- og utforkjøringsulykker, og ulykkene skjer ofte natt til lørdag og natt til søndag. (Bjørnskau 2009: 16; Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010). At risikoen er mye høyere sent på kvelden og natten, kan være et resultat av at det oftest er unge bilførere som er ute og kjører på denne tiden av døgnet (Bjørnskau 2009: 16). Unge bilførere har ofte eldre biler med manglende sikkerhetsutstyr, noe som gjør de ekstra utsatt om de skulle havne i en ulykke. I tillegg kan man se tendenser til at en ekstrematferd som involverer høye hastigheter og farlige forbikjøringer, ofte er en medvirkende årsak i mange av ulykkene som involverer unge førere. Slik oppførsel er ofte betegnet som høyrisikoatferd eller bevisst risikosøking innenfor forskning om trafikksikkerhet (Njå, Jakobsson og Nesvåg 2008: 38). Men hvorfor er det en overrepresentasjon av dødsulykker i rurale områder, og utenfor byene? Hvorfor er unge rurale menn i denne høyrisikosituasjon? Hvilke forhold med deres holdninger, tankemåte og kjøreatferd fører til at de oftere havner i bilulykker? Og er det snakk om en form for rural bilkultur som påvirker unge menn på bygda til en mer risikofylt atferd i trafikken?

2.2 Urban og rural ulykkesrisiko

Studier har indikert at ulykkesrisikoen i Norge varierer betydelig mellom urbane og rurale, landlige områder (Eiksund 2009). Dette er et interessant fenomen med tanke på at alle informantene jeg har intervjuet er fra områder som er bedre betegnet som rurale, enn urbane.

Det kan være flere grunner til at det er en høyere ulykkesrisiko i rurale områder. En av hovedforskjellene i ulykkesbildet er ifølge Eiksund (2009: 529) at det i rurale områder ofte er få, men alvorlige trafikkulykker, mens det i urbane områder er flere små ulykker, og færre dødsulykker. Dette mener han kan komme av at trafikkbildet i urbane områder er karakterisert av tett trafikk og et kjøremønster som har potensiale for flere små ulykker, mens det i rurale områder ofte er høyere fartsgrenser og lange, åpne veistrekninger hvor en potensiell ulykke fort kan bli fatal. Forskjellen i rural og urban ulykkesrisiko, kan med andre ord være på grunn av de geografiske forskjellene, men kanskje kan kulturen i rurale og urbane områder forklare forskjellen i ulykkesrisiko? Jeg ønsker derfor å undersøke hvordan guttene forholder seg til normene og reglene i miljøet og kulturen de lever i, sammenlignet med det dominerende samfunnets lover og regler. I tillegg vil jeg se på hvordan deres stiller seg til maskulinitet på bygda, og hvordan det at de bor i rurale området kan avgjøre hvordan de konstruerer og gjør maskulinitet. Hvorfor gjøre unge menn ting de ikke bør gjør? Hvorfor utsetter de seg selv og andre for risiko i trafikken, og hvor skal vi begynne for å forklare deres holdninger og atferd?

Det er et omfattende felt å skulle forklare atferd. En enkelt teori eller et enkelt synspunkt kan aldri være nok for å forklare hvorfor vi mennesker gjør akkurat det vi gjør. Jeg skal se på et lite utvalg av tanker og teorier som prøver å belyse eller forklare atferd, og sette dette sammen med informantenes holdninger til trafikk og den kulturen de lever i. Er det noen aspekter ved denne kulturen som kan sies å påvirke informantenes holdninger til trafikk? Kanskje er det forskjellige verdier og holdninger innenfor en rural bilkultur som fører til at unge menn på bygda er mer utsatt for trafikkulykker enn de i byen. Jeg har derfor valgt ut tre hovedtemaer som jeg mener er relevant for å se på årsaken og bakgrunnen til informantenes forhold til trafikk, og sammenhengen dette har til kulturen de lever i. Mange av handlingene jeg diskuterer med informantene er lovstridige, og derfor er det relevant å holde kriminalitetsbegrepet sentralt i diskusjonen om holdningene de forteller om. Det faktum at de ikke alltid definerer handlingene sine som ulovlige eller kriminelle, gir videre grobunn for diskusjon rundt dette. Først vil jeg ta for meg kulturell kriminologi og dens fokus på følelser og identitet basert på Katz (1988) og hans teori om lovbruddets tiltrekningskraft. I tillegg vil jeg se på perspektiver innenfor den kulturelle kriminologien om risiko og *edgework* fra blant andre Lyng (2005a) og Zuckerman (1994, 2007). Så vil jeg ta for meg maskulinitetsteorier og da blant andre Messerschmidt (1993) og Connell (2005) sine teorier om hegemonisk maskulinitet og hvordan de svarer på all kritikken denne har mottatt. Det tredje perspektivet jeg vil jeg legge fram er de fem kategoriene for nøytraliseringsteknikker, som Sykes og Matza

(1957) kom med som et alternativ til de subkulturelle teoriers forklaring på kriminalitet blant unge lovbrystere. Jeg tenker på disse tre perspektivene som ulike deler av en forklaring på holdninger og atferd i det som kan sies å være elementer av en mulig rural bilkultur.

2.3 En spenningsøkende bilkultur?

Kulturell kriminologi har forankring i blant andre Katz (1988) og hans teori om lovbruddets tiltrekningskraft. Katz (1988) argumenter for at kriminologien har en tendens til å låse seg fast i tradisjonelle strukturelle analyser og dermed glemme, eller se forbi, det mer personlige og følelsesmessige nivået. Når vi skal forklare atferd i sammenheng med en persons holdninger er det viktig å gå inn på det følelsesmessige aspektet av valget om å utføre en handling. Kulturell kriminologi forstår begrepet *kultur* som en masse av kollektive meninger og kollektiv identitet, og forsøker å danne et begrep med hensyn til dynamikken mellom klasse, kriminalitet og sosial kontroll (Ferrell, Hayward og Young 2008: 2,15). For det første prøver dette teoretiske perspektivet å inkorporere menneskelige følelser vedrørende kriminalitet, straff og sosial kontroll. De mener vi må forstå både hvordan vårt allmenne følelsesmessige liv arbeider, og kildene til våre følelsesmessige tilstander. I den kulturelle kriminologien mener de at en kriminell handling i seg selv inneholder forskjellige følelser, tiltrekningskraft og belønninger (Ferrell, Hayward og Young 2008). De mener at vi i dag er vitner til en «krise i selvet» i et samfunn hvor selvrealisering, ønsket om å være aktuell og å få uttrykke seg er overordnede verdier. Men mulighetene til å oppnå disse individuelle drømmene er begrenset av et økende arbeidsbyråkrati, våre gjeldsforpliktelser og kommersialiseringen av fritiden vår. I denne konteksten kan vi se på kriminalitet og lovbrudd som et forsøk på å bryte seg vekk fra begrensningene, for å oppnå selvrealisering, eller en måte å vise sin identitet på. Ferrell, Hayward og Young (2008: 72) hevder at identitet og følelser flettes sammen med opplevelsen av regelbruddet. Med tanke på mitt datamateriale er kulturell kriminologi veldig aktuelt. Når vi snakker om atferden, er det spesielt i forhold til den ulovlige atferden denne teorien er aktuell. Trafikkriminalitet er en lovbruddsgruppe som skiller seg fra mer tradisjonelle lovbrudd. For det første er det veldig utbredt blant vanlige lovlydige mennesker, og for det andre er det ikke alltid like lett å bruke mer tradisjonelle årsaksforklaringer for å forklare lovbrudd i trafikken. Den kulturelle kriminologien gir oss en ny måte å tenke på kriminalitetens årsaker, ved at man inkluderer menneskers følelser og identitet i årsaksforklaringen. Informantene forteller om viktigheten av førerkortet, og de mer

følelsesmessige tilknytningene de har både til førerretten, men også til bilen og veien. For dem handler trafikken om mye mer enn transport. Spesielt fart er for enkelte en opplevelse som resulterer i tanker og følelser langt utenfor kriminalitetsbegrepets grenser.

Ifølge Ferrell, Hayward og Young (2008: 72) er denne analysen av forholdet mellom lovbrudd, identitet og følelser best utviklet av Lyng (1990, 2005a) og Ferrells (2005) forskning om «edgework». Ved å studere personer som er involvert i frivillig ekstrem risikotaking, som fallskjermhopping eller ulovlig kappkjøring med motorsykler, fant forskerne ut av individene verken mangler kontroll i situasjonene, eller har et selvdestruerende dødsønske. I stedet presser de seg selv til det ytterste, til *the edge*, og dermed mener Lyng (1990) at de driver med en form for edgework. Han mener de er på en søken etter adrenalinkick, en gyldig identitet og eksistensiell sikkerhet. De mister kontrollen, for å kunne ta kontroll. Edgework fungerer ifølge Lyng (1990), som en metode for individet å ta tilbake livet ved å risikere det. Dette fungerer som en reaksjon mot alle de uidentifiserbare kreftene som fratar en persons mulighet til å ta individuelle valg (Lyng 1990, 2005a; Ferrell, Hayward og Young 2008: 72). Fart og fartsovertredelser fører ofte med seg store risikoer for liv og helse. Vi har ikke sikre nok biler og veier til at det er fornuftig å bedrive slik risikofylt atferd. Men kjører guttene i ulovlig høye hastigheter fordi de ønsker å søke en følelse av risiko, eller er det andre følelser og kanskje spenningen de er ute etter? Er risiko målet med fartsovertredelser, eller konsekvensen?

Når Smith (2009) skal forklare risiko som en form for makt, snakker han om at det finnes tre hovedtilnærminger til en definisjon av risiko. Den vitenskapelige måten å tilnærme seg risiko på handler om å se risiko som et målbart og forutsigbart fenomen. Den kulturelle måten ser på risiko hovedsakelig som en persepsjon som er relatert til spesifikke hendelser eller problemer. I den sosiologiske tilnærmingsmåten er risikobegrepet en måte å forstå individets reaksjon på de nye særtrekkene i det moderne samfunnet. Denne oppgaven tar hovedsakelig for seg den kulturelle tilnærmingen til risikobegrepet. Risikopersepsjon er viktig både for å se på hvorfor trafikkulykker forekommer, og for å se på hvordan vi kan forebygge dem. Hvordan vi skal løse sosiale problemer, som for eksempel trafikkulykker er nært relatert til enkeltindividers risikopersepsjon og risikofaktorer (Smith 2009). Adams (1995) er en av teoretikerne som tar for seg risiko og fenomenet risikokompensasjon. Dette begrepet handler om at folk endrer atferd når de oppfatter en endring av risikoen knyttet til deres egen personlige sikkerhet. Denne oppfattelsen kan føre til at sikkerhetstiltak i trafikken faktisk øker risikoen og minsker sikkerheter fordi trafikanten føler seg trygg og for eksempel øker farten.

Informantenes risikofylte atferd kan dermed være et resultat av at de kompenserer for et lavt opplevd nivå av risiko. Denne tanken ligger som et grunnlag bak bruken av risiko begrepet i denne oppgaven. Informantene forteller om deres forhold til egen risiko i trafikken og hvordan dette påvirker deres holdninger til trafikksikkerhet. Holdningene og atferden deres, kan og må sees i sammenheng med hvilken risikopersepsjon de har, og hvordan denne igjen fører til at de justerer atferden sin. Opplever de at deres personlige sikkerhet blir utsatt for høyere risiko, vil de kanskje senke farten og passe bedre på, men om de opplever en lav risiko kan dette føre til mer risikofylt og aggressiv kjøring. Wildes (1982) teori om risikohomeostase hevder at alle har et ønskelig og akseptabelt nivå for risiko. Når risikonivået forandrer seg i en sektor av personens liv, vil det komme en økning eller reduksjon av risiko i andre deler av personens liv, slik at risikoen totalt sett er tilbake til det akseptable nivået. Dette kan gjelde også på veien. Setter vi i gang sikkerhetstiltak som reduserer risikoen på veien, kan det hende at bilføreren kompensere med å øke farten eller reduserer konsentrasjonen slik at risikoen opprettholdes på det nivået som den var på før tiltaket ble iverksatt. Dette kan sees i sammenheng med informantens setebelte bruk. Kanskje minsker setebeltet risikonivået deres, slik at de kan kjøre litt forttere, uten at de overstiger det akseptable nivået.

For å gå dypere inn i risiko og risikopersepsjon er det nødvendig å se på teorier og ideer fra psykologifeltet. En av de mest relevante teoriene fra psykologien i sammenheng med trafikkatferd er teorien om spenningssøkende atferd². I sammenheng med informantene og deres holdninger til egen risikoatferd i trafikken, er det relevant å diskutere i hvor stor grad atferden er farget av risikopersepsjon og/eller spenningssøking. Zuckerman (1994: 27) definerer spenningssøkende atferd som:

«Sensation seeking is a trait defined by the seeking of varied, novel, complex, and intense sensations and experiences, and the willingness to take physical, social, legal and financial risks for the sake of such experience».

Spenningssøkende personer er ifølge Zuckerman (1994: 124) ikke motivert av risiko, men risikoen er et biprodukt av deres ønske om å oppleve de intense og stimulerende følelsene som spenningssøking resulterer i. Høye risikoer er balansert opp imot muligheten for store gevinster. Setter du risiko i sammenheng med kjøring, blir risikoen mangfoldig. I tillegg til risikoen for egen og andres sikkerhet, vil enkelte atferdsformer i trafikken medføre både rettslig og økonomisk risiko. Teoretikere på dette feltet deler de spenningssøkende personene

² «Sensation seeking» har jeg valgt å oversette til spenningssøking og spenningssøkende atferd, men det er også mulig å omtale dette som sensasjonssøking.

inn i to underkategorier (Zuckerman 1994: 124; 2007: 76). De som er høy-spenningssøkende og de som er lav-spenningssøkende. Den høy-spenningssøkende gruppen søker en meget høy form for spenning, og har i tillegg en veldig lav risikopersepsjon. Studier av atferd konkluderer med at lav og høy-spenningssøkende personer aksepterer det samme nivået av opplevd risiko, men at de høy-spenningssøkende personenes oppfattelse av risiko er noe lavere. Dette vil dermed si at de høy-spenningssøkende personene vil nå deres aksepterte nivå for opplevd risiko på et senere tidspunkt i en risikofylt situasjon enn de lav-spenningssøkende. Den generelle teorien om risiko handler ifølge Zuckerman (2007: 76) om en tilnærming eller unngåelse av risiko som et resultat av de forventede og faktiske gradene av angst og positive følelser tilknyttet en bestemt situasjon. Det optimale nivået for opphisselse er punktet for maksimal differanse mellom positiv og negativ opphisselse. Høy- og lav-spenningssøkende personer opplever forskjeller i nivået av angst og den positive effekten de får i forbindelse med risiko, og i hvilken fase av en situasjon den positive effekten begynner å synke som en funksjon av opplevd risiko. Ved å benytte denne modellen om bilkjøring kunne Zuckerman (2007: 76-87) se at stimuliene som ble forbundet med høy fart og risikofylt bilkjøring utløste dopaminer i belønningsområder av hjernen hos høy-spenningssøkere, mens lav-spenningssøkere viste en lavere dopaminrespons og mye høyere respons på utløsning av hormoner som knyttes til angst og fravikelse fra en situasjon. Det viste seg også at når de høy-spenningssøkende opplever situasjoner som ikke resulterer i negative konsekvenser viderefører dette deres lave risikopersepsjon i fremtidige lignende situasjoner. Det kan dermed hende at de av informantene som forteller om denne søken etter adrenalinkick, faktisk snakker om en dopaminrespons, og at de kanskje er mer høy-spenningssøkende fordi de opplever mer glede, enn angst av høy fart. Spenningssøkende bilførere anser seg selv som flinke sjåførere, og dette er også en av faktorene som fører til deres lave opplevelse av risiko ved egen kjøreatferd. Dette stemmer godt overens med noen av mine informanter, som virker å ha en veldig god tro på egne kjøreevner. Spenningssøkende atferd er involvert i nesten alle former for risikofylt atferd, men forholdet mellom slik atferd og risiko for ulykker er mindre konsekvent (Zuckerman 2007: 76-87). Det er ikke nødvendigvis slik at de som er spenningssøkende, faktisk har høyere ulykkesrisiko, med det kan tenkes at om spenningssøkingen resulterer i høy fart, fordi de ikke har en god risikopersepsjon, vil dette øke guttenes ulykkesrisiko. Dette kan igjen settes i sammenheng med det informantene forteller om fart og følelsene de får av å kjøre forttere enn lovlig. Som noen av informantene forteller opplever de adrenalinkick når de kommer i en situasjon hvor de oppfatter den

positive effekten av situasjonen som høyere enn angsten og risikoen de føler, og de kan dermed kanskje sies å bedrive en spenningssøkende atferd.

2.4 Maskulinitet og bilkjøring

Ifølge Heidensohn og Silverstri (2012) begår menn kriminelle handlinger mye hyppigere enn kvinner, og kjønn er derfor et sentralt og omdiskutert teoretisk felt innenfor kriminologien verden over. Denne overrepresentasjonen av mannlige lovbrøyttere gjelder i stor grad også innenfor trafikkriminalitet. I 2010 var hele 86 % av siktede personer for forseelse mot vegtrafikkloven menn. Det er faktisk en høyere prosentandel menn innenfor trafikkriminalitet enn det er generelt i alle lovbruddskategoriene. Totalt sett var bare 83 % av de siktede i 2010 mannlige lovbrøyttere (Statistisk sentralbyrå 2012c).

Begrepet kjønn på norsk har innenfor samfunnsvitenskapen to betydninger. Den ene handler om kjønn knyttet til det biologiske kjønn til en persons kropp, mens det andre brukes om sosiale karakteristikk som er forstått å være assosiert både sosialt og kulturelt til det ene eller det andre kjønn. Dette er kvaliteter eller karakteristikk som er betraktet som assosiert med enten det å være mannlig eller det å være kvinnelig, altså maskulinitet og femininitet (Collier 1998: 14). Lie (2006) snakker om teknologi som kultur og mener at kulturen er innebygd i de tekniske gjenstandene. Hun peker på «hvordan teknologi virker som en slags «sosial sement» i den forstand at den fryser relasjoner mellom mennesker», og i den sammenheng nevner hun at det oftest er mennene som har ansvaret for alt det tekniske i det daglige, som for eksempel bil (Lie 2006: 252). Det vi ser på som «maskulint» kan uttrykkes ved hjelp av teknologi, og bilen kan fungere som en måte for menn å utrykke og bekrefte deres maskulinitet på. Bil og bilkjøring har fortrinnsvis vært assosiert med menn og maskulinitet, og derfor er menns overrepresentasjon innenfor trafikkriminalitet viktig å se på i lys av kjønn og sosiale karakteristikk.

Connell (2005) er en av de mest innflytelsesrike teoretikerne innenfor kjønnsteorier. Maskulinitet var ifølge han ikke en egenskap som kun er linket til den mannlige kroppen, men at det er viktig å se på kvinner og menn i relasjon til hverandre. Connell (2005: 67-86) ser ikke på maskulinitet som noe statisk og mener den forandrer seg over både tid og sted og at den praktiseres på forskjellige måter i forskjellige kontekster. I tillegg mener han at det ikke eksisterer én type maskulinitet, men flere maskuliniteter, og at det finnes en idealtipe for maskulinitet som opprettholder mer hierarkiske relasjoner som blant annet former for mannlig

dominans (Connell 2005). Begrepet hegemonisk maskulinitet kan defineres som et sett med ideer, verdier, representasjoner og praksiser som er assosiert med å være mannlig og som er akseptert som den dominerende posisjonen innenfor kjønnsrelasjoner. Begrepet legitimerer også den globale underordningen av kvinner (Connell og Messerschmidt 2005). Mange vil si at en tankegang som framlegger en underordning av kvinner i samfunnet er utdatert, og dette er forståelig siden tanken ble lagt fram for 25 år siden. Forfatterne har i nyere tid gått ut og sagt at vi i dag må se bort ifra dette aspektet av hegemonisk maskulinitets teori, da det ikke lenger er gjeldende (Connell og Messerschmidt 2005). Vi kan kanskje tenke oss at når bilkjøring er knyttet opp mot maskulinitetsutførelse vil det å vise seg som en tøff og mannlig mann også gjelde i trafikken. Det kan i lys av dette kanskje stilles spørsmål om det innenfor enkelte kulturer eller miljø eksisterer nettopp en hegemonisk maskulinitet i sammenheng med trafikkatferd. En form for atferd i trafikken som settes høyere enn annen atferd, og som da kanskje spesielt er viktig for menn som ikke har andre arenaer i hverdagen å utøve former for maskulinitet på.

Messerschmidts (1993) analyse er ifølge Heidensohn og Silverstri (2012: 349) en av de mest omfattende forsøkene på å bruke Connells rammeverk i kriminalitetsstudier. Han utviklet ideen om kjønn som noe situasjonsbasert og kriminalitet som en måte å gjøre kjønn på. Messerschmidt trekker søkelyset mot de gruppene i samfunnet som er marginaliserte og utstøtt fra arbeidsmarkedet. I stedet for å argumentere for at denne situasjonen resulterer i kriminalitet ved tvang, mener han at det å begå kriminelle handlinger når man er i en slik posisjon gir marginaliserte menn en mulighet til å gjøre kjønn og maskulinitet på for å forsterke sitt eget selvilde som en maskulin mann (Messerschmidt 1993).

Solbrække og Aarseth (2006) forklarer forskjellene i bruken av begrepet kjønn ved å si at vi i samfunnsvitenskapelig kjønnsforskning ser på hvilken betydning det biologiske kjønn får i en sosial sammenheng og i samfunnet generelt. De mener at et individ på bakgrunn av dets biologiske kjønn, sosialiseres inn i en kjønnsrolle. Hvordan kjønnsrollene formes, er avhengig av både den primære sosialiseringen i familien gjennom oppveksten og senere gjennom den sekundære sosialiseringen fra venner og samfunnet som helhet. Kjønsrollebegrepet har ifølge Solbrække og Aarseth (2006) blitt videreutviklet fra å handle om kjønnes ulike funksjoner i reproduksjonen, til å handle om kjønsspesifikk atferd og hvordan denne er lært gjennom sosialisering, og dermed også mulig å forandre over tid. Dermed er det kanskje ikke langt å strekke seg å tenke at disse kjønnsrollene også inneholder en slags preposisjon på hvordan man skal oppføre seg i trafikken. Spesielt med tanke på hvor

viktig trafikk og bil er i manges hverdag i dag. Kjønnssrolle begrepet har vært gjenstand for kritikk som handler om at det ikke godt nok tok for seg hvordan fordelingen av arbeid og ressurser i samfunnet var knyttet til makt og konflikt. Solbrække og Aarseth mener at teorien gir en manglende forklaring på hvorfor vi alle så lett lar oss sosialiseres inn i bestemte kjønnsroller, og hvorfor noen individer ikke handler i tråd med det som er forventet og normene som hører til deres bestemte kjønnssrolle (Solbrække og Aarseth 2006). Begrepet er derfor videreført til blant annet perspektiver rundt *doing gender*, eller å gjøre kjønn, som ikke vektlegger sosialisering av normer og regler, men heller legger vekt på hvordan «normene hele tiden skapes ved å bli bekreftet, utfordret og reforhandlet i samhandling mellom mennesker» (Solbrække og Aarseth 2006: 67). West og Zimmerman (1987) forslo en måte å se på forståelsen av kjønn som en rutinert, metodologisk og gjentakende prestasjon. De hevdet at det å *gjøre kjønn* blir utført av menn og kvinner som gjennom sin deltagelse i samfunnet, blir tvunget til å handle på en måte som er universelt godtatt i samfunnet som feminin eller maskulin. Kanskje er det universelt godtatt at menn kjører mer risikofylt og i en høyere fart enn kvinner. Og at det ville vært avvikende i forhold til det maskuline om en mann kjørte sakte og forsiktig. Informantene forteller at de mener at deres fartsatferd er en kulturelt godtatt fartsatferd. Kanskje handler atferden deres om at de gjør kjønn? Ville de blitt sett på som en feminin sjåfør om de holdt fartsgrensa?

2.5 «Alle gjør det»

Sykes og Matza (1957: 664) mente på slutten av 50-tallet at det var stor enighet mellom forskere og teoretikere at mye av ungdomskriminaliteten var et resultat av en læringsprosess, men at det nå var på tide å se på dette problemet fra en annen vinkel. De pekte på at flere av teoriene om subkulturer og *læring gjennom handling* hadde opptil flere svakheter og at det derfor var mulig å komme med et alternativ til gjeldende teori på feltet. Alternativet Sykes og Matza kom med skildrer det vi på norsk omtaler som nøytraliseringsteknikker. Det er flere vanskeligheter ved å si at kriminelle holdninger kommer av avvikende normer og verdier som ungdomskriminelle definerer som riktige. For det første: skulle det eksistere en slik subkultur med et sett av verdier og normer som skilles seg fra det dominerende normative samfunnet, ville lovbrysterne som er en del av denne subkulturen ikke føle noen form for skam eller skyld når de blir oppdaget. Men det er ifølge Sykes og Matza (1957: 664-665), en god del bevis på at kriminelle faktisk føler skyld og skam, og det blir feil å se på dette som kun et forsøk på å

manipulere politiet og rettsvesenet. Informantene mine forteller i noen grad om en skyldfølelse i forhold til fyllekjøring og det er lett å se at de vet at noen dømmer handlingene deres som avvikende. Dette er noe de alle informantene reagerer på under intervjuene. For det andre er det mange unge lovbytere som ser opp til lovlydige personer, og lovbyteren ønsker ofte å vinne den lovlydiges respekt. Når informantene hele tiden unnskylder atferden sin overfor meg i intervjuet kan være fordi de ønsker å vinne min respekt. Lovbytere kan også mene det er uakseptabelt at noen de kjenner blir offer for kriminalitet. Mange av de unge lovbyterne har også et problem med å gjøre hvem som helst til et offer for sine egne kriminelle handlinger, og de kan praktisere et skille mellom hvem som er akseptable ofre for deres handlinger. For det tredje er det tvilsomt at ungdommer ikke tar til seg noen av kravene de blir møtt med fra familie og venner til å tilpasse seg de dominerende lover og regler. For det fjerde mener Sykes og Matza (1957: 665) at det virker usannsynlig at en ung lovbyter kan klare å komme seg upåvirket fra kravet til tilpasning fra foreldre og andre i samfunnet. Uansett hvor dypt involvert den unge avvikerer er i avviksmønsteret og uansett hvor mye denne involveringen utkonkurrerer hans assosiasjon til de lovlydige, kan han ikke rømme fra fordømmelsen av hans avvik. Kravet til konformitet må bli møtt og besvart, kan ikke bare ignoreres som en del av et ukjent system av verdier og normer. Den unge lovbyteren kan ikke sees på som en voksen person som er fullstendig sosialisert inn i en alternativ måte å leve på. Hvordan interne og eksterne krav til konformitet og likhet blir forsøkt nøytralisert, er ifølge Sykes og Matza (1957: 666) avgjørende for å kunne forstå avvikende handlinger blant unge lovbytere.

Sykes og Matza vil prøve å forklare det paradoksale fakta som de mener er unges avvik og kriminalitet. De tar for seg «why men violate the laws in which they believe», og mener at dette omfavner et av de største problemene vi møter når vi skal forklare kriminalitetens årsaker (Sykes og Matza 1957: 666). Nøytraliseringsteknikkene gjør lovbyteren i stand til å rettferdiggjøre lovbruddet på en måte som er gyldig for han, men ikke for rettssystemet eller samfunnet som en helhet. Disse rettferdiggjørelsene eller rasjonaliseringene er ifølge Sykes og Matza (1957: 666) både noe som skal beskytte individet mot skyldfølelse, rasjonalisere handlingen, og dermed også gjøre handlingen mulig. Mye av det denne teorien handler om, gir mening til mange av forklaringene til informantene mine. Informantene forsøker ofte å forklare eller protestere mot at deres handlinger skal kunne kriminaliseres med at «*alle gjør det*» eller at det i bunn og grunn ikke er en normativ gal handling kun fordi den er ulovlig. Ikke bare kan det virke som om trafikken på noen steder

har opparbeidet seg et eget sett med normer og regler, men det kan hende at informantene og trafikanter generelt, føler en større lojalitet til hvordan andre trafikanter forventer at de skal oppføre seg i trafikken, enn til hva rettssystemet forventer. For hvilken bilfører kan i dag si med sikkerhet at de ikke selv har opplevd å måtte justere farten sin i trafikken på grunn av hensyn til hvordan trafikken flyter. Sykes og Matza (1957: 667) kaller disse rettferdiggjørelsene for «techniques of neutralization» og mener det er ved å lære disse teknikkene at ungdommer blir lovbreakere. Nøytraliserings teknikkene blir delt inn i fem hovedtyper.

The Denial of Responsibility (Benektelse av ansvar) handler om at det ligger litt mer bak enn at lovbreakeren påstår at hans handlinger var et uhell. Lovbreakeren hevder at han begår avvikende handlinger på grunn av utenforstående krefter som han ikke har kontroll over. Avvikeren får gjennom dette et syn på seg selv som noen som hjelpeløst blir trillet rundt og kastet inn i nye situasjoner (Sykes og Matza 1957: 667). Ved å lære å se på seg selv og sine handlinger som noe som skjer mot han, og ikke noe han gjør selv, baner avvikeren veien for å kunne utføre avvik mot det dominerende normative systemet uten selv å ta et oppgjør mot normene.

The Denial of Injury (Benektelse av skade) handler om situasjoner hvor avvikeren prøver å forsvare sine handlinger ved å benekte at noen har tatt skade av handlingen. Dette vil med andre ord si at umoralskheten av hans handlinger fullt og helt er avhengig av om noen har tatt skade av handlingen. Det er lett å se for seg at denne kategorien åpner for mange tolkningsvarianter, Sykes og Matza (1957: 667-668) påpeker at de ikke snakker om en eksplisitt dialektikk hos avvikeren, men at han faktisk ikke føler at hans handlinger påfører noen skade, selv om det er ulovlig. Siden samfunnet i enkelte tilfeller er enig med avvikeren, kan han ved hjelp av kvalifiserte normer, se på sine holdninger som en forlengelse av vanlig praksis, snarere enn fullstendig opprørende (Sykes og Matza 1957: 667-668).

The Denial of the Victim (Benektelse av offer) handler om situasjoner hvor lovbreakeren benekter at det finnes et offer for handlingen, ved å rettferdiggjøre at offeret er noen som fortjente det og at lovbreakeren selv er en helt fordi han begikk handlingen. Her innrømmer avvikeren at han har ansvar for handlingen og at noen tok skade av den, men han nøytraliserer dette ved å si at handlingen ikke er feil i lys av konteksten den skjedde i. Dette vil si at avvikeren gjenkjenner at det finnes gyldige og ugyldige offer for sine handlinger. Internaliserte normer og forventninger til reaksjoner fra andre må være aktivert om de skal fungere som guide for handling (Sykes og Matza 1957: 668). Jeg vil prøve å snu dette til å

handle om at informantene ikke ser at det faktisk er et offer for deres kriminalitet. Med dette mener jeg at det ikke er et bestemt offer for en fartsovertredelse, og at de derfor nøytraliserer denne handlingen til ikke å være umoralsk selv om den er ulovlig.

The Condemnation of the Condemners (Fordømming av fordømmeren) viser til tilfeller hvor lovbyteren prøver å skifte fokuset fra sine egne avvikende handlinger til motivene og handlingene til de som definerer hans handlinger som avvikende, og fordømmer det han gjør. Denne orienteringen mot det konfirmerende samfunnet er kanskje ekstra viktig når fokuset skiftes til en bitter kynisme mot de som er satt til å opprettholde det dominerende samfunnets normer, nemlig politiet og rettssystemet. Validiteten til denne tanken er ikke like viktig som dens funksjon til å avlede de negative sanksjonene knyttet til normbrudd (Sykes og Matza 1957: 668).

The Appeal to Higher Loyalties (Appellen til høyere lojaliteter) er tanken om at enkelte ofrer kravene fra det dominerende samfunnet, for å prøve å leve opp til kravene fra mindre sosiale grupper som den unge avvikerer er en del av. Denne kategorien er Sykes og Matzas (1957: 669) forsøk på å få med seg noen av de teoretiske perspektivene til teoriene om subkulturer. Avvikernes lojalitet til vennegjenger og subkulturer, mener de er et bevisst valg om å avvike fra kravene til det dominerende normative systemet når disse kommer i konflikt med kravene fra andre grupper. Dette betyr altså ikke at avvikerer avviser det dominerende normative systemet, men velger å prioritere normer som han vektlegger høyere lojalitet (Sykes og Matza 1957: 669).

2.6 Teori og datamaterialet

Hvordan passer disse teoretiske perspektivene inn i mitt prosjekt? Trafikkriminalitet er en bakenforliggende faktor i alle diskusjonene i oppgaven. Kulturell kriminologi er en tradisjon med mange perspektiv på hvordan vi kan forklare kriminelle handlinger som ikke er et resultat av fattigdom, rusmisbruk eller marginalisering. Katz (1988), Lyng (1990, 2008) og Ferrell (2005, 2008) er relevant i sammenheng med trafikkriminalitetens følelsesmessige aspekter som igjen kan knyttes til både risikoatferd, maskulinitetsutførelse og nøytraliserings teknikker. Nøytraliserings teknikkene til Sykes og Matza (1957) blir informantenes måte å rettferdiggjøre handlingene sine på, slik at de kan utføre disse uten å se på seg selv, eller bli sett på som en lovbyter. Maskulinitetsteoriene fra Connell (2005) og Messerschmidt (1993) er relevant fordi trafikkriminalitet er mest utbredt blant menn, og

derfor er det naturlig å se på hvordan informantens forhold til maskulinitet og hvordan de utøver maskulinitet kan påvirke deres forhold til bil og trafikk. Det er interessant å se om det finnes en rural maskulinitet som innebærer at menn må oppføre seg på en spesiell måte i trafikken for å kunne opprettholde sin identitet som en ekte, rural mann (Bye 2010).

3 Metode

3.1 Metodevalg i forhold til problemstillingen

Jeg ønsket å tilegne meg kunnskap om unge gutters holdninger til trafikken og bakgrunnen for disse holdningene. Siden jeg i oppgaven ville prøve å gå i dybden på guttenes handlingsmønstre, deres meninger og hvordan deres sosiale kretser i samspill med samfunnet påvirker deres atferd i trafikken fant jeg ut at en kvalitativ forskningsmetode var mest hensiktsmessig (Thagaard 2009). Når jeg bestemte dette overveide jeg hvilke redskaper jeg kunne bruke som på best mulig måte belyser problemstillingen. Jeg vurderte at kvalitative dybdeintervju og deltagende observasjon ville være den beste måten for meg å få en utfyllende innsikt i informantenes holdninger. Deltagende observasjon ble dessverre ikke gjennomført. Dette var noe jeg ønsket, men ingen av informantene mine ville være med på en slik studie. Dette er kanskje ikke rart, med tanke på at det i det hele tatt var vanskelig å få personene til å stille på intervju. Det kan godt hende at det å skulle ta del i et prosjekt som inneholder deltagende observasjon ville kommet i konflikt med holdningene de har til trafikkatferden deres. En ting er å fortelle om det, men det er vanskeligere å nøytralisere atferden sin når noen er vitne til det som skjer og det du gjør. Ved intervju har jeg fått muligheten til å komme i direkte kontakt med unge gutter og fått snakket med dem om trafikk og deres forhold både til sikkerhet, risiko og kriminalitet i trafikken. Intervjumetoden er mer relevant når forskeren skal studere fenomener som allerede har skjedd. Om jeg hadde observert informantene, ville dette gitt meg begrenset datamateriell om holdningene som ligger bak atferden, men et bedre innblikk i deres faktiske atferd i trafikken. Jeg valgte en kvalitativ tilnærming til unge menns forhold til trafikken fordi jeg ønsket å se på holdningene og tankene bak det faktum at unge menn er overrepresentert både i kriminalstatistikken og ulykkesstatistikken innenfor trafikk. Min interesse for hvordan de snakker om bil og bilkjøring har ført til at det for meg er like viktig hvilke fortellinger de meddeler og hvordan de snakker om trafikk og bilkjøring, som hvor sant det de sier er.

3.2 Datainnsamlingen

3.2.1 Snøballmetoden

Når jeg hadde funnet ut at jeg ville skrive om trafikk, fant jeg først ut hvilken gruppe trafikanter og hvilken problematikk jeg ville velge å sentrere oppgaven min rundt. Kvalitative studier baserer seg oftest på et strategisk utvalg hvor man velger informanter som har de egenskapene man trenger for best mulig å kunne undersøke problemstillingen (Thagaard 2009). Siden jeg fra starten bestemte meg for at jeg ville se på de som var mest utsatt for trafikkulykker, var jeg allerede under arbeidet med prosjektbeskrivelsen bestemt på at utvalget mitt ville være unge menn i alderen 18- 25 år med sertifikat for bil. Min oppfatning var at gutters forhold til bil er forskjellig i urbane og rurale områder. Jeg valgte derfor å fokusere på gutter i mer rurale områder i oppgaven min, både med hensyn til tidsbegrensing og tilgjengelighet. Thagaard (2009: 60) skriver at:

«Spørsmålet om hvor undersøkelsen skal utføres, er avhengig av at forskeren får adgang til det miljøet og de personene som er relevante».

Jeg valgte derfor å utføre undersøkelsen min i et område hvor jeg fra før har mange kontakter. I og med at jeg ville vite mer om individets personlige tanker og holdninger, visste jeg at det kunne være problematisk å finne noen som ville stille opp på intervju. Prosessen viste seg derimot å være enda vanskeligere enn jeg hadde antatt. Grunnen til det kan være at ordet kriminologi, ofte gir assosiasjoner til politi og myndigheter og mange av dem jeg spurte ga uttrykk for at de trodde jeg enten skulle anmelde dem, eller var ute etter å ta dem for noe. Utvalget mitt ble dermed delvis et tilgjengelighetsutvalg, der seleksjonsmåten ble å komme i kontakt med et utvalg unge menn med sertifikat, som var villig til å bli med undersøkelsen (Thagaard 2009). Den eneste egenskapen de trengte å inneha var å være i riktig aldergruppe og ha sertifikat, og dermed kan dette betegnes som en blanding mellom et kategoribasert og spesielt utvalgt. En annen vanlig metode å samle informanter på er ifølge Thagaard (2009) snøballmetoden. Denne brukte jeg ved å kontakte personer i mange forskjellige miljø og nettverk og ba dem gi min kontaktinformasjon til gutter mellom 18-25 år, slik at guttene selv kunne kontakte meg om de ville være med på prosjektet. På denne måten kunne eventuelle informanter få muligheten til å være med uten at kontaktpersonene visste om de ble med eller ikke. I de tilfellene jeg fikk andres kontaktinformasjon, hadde de allerede samtykket til å bli

kontaktet for videre informasjon om prosjektet. For at ikke alle skulle være fra samme område eller samme miljø, ble flere forskjellige kontaktpersoner, og miljø kontaktet.

3.2.2 Utvalget

Utvalget jeg til slutt endte opp med, ble altså relativt tilfeldig utvalgt. Utover at de alle sammen har sertifikat, er menn, og i alderen 18-26 år, var det ingen andre kriterier de ble valgt ut fra. Da jeg startet å samle informanter var målet å finne menn i alderen 18-24 år, men denne ble etter hvert utvidet til 26 år, slik at det var nok informanter å basere en stor oppgave på. Det var ikke lett å få mange av de yngre til å samtykke til å være med. Utvalget mitt er dermed syv gutter i alderen 18-26 år. De er alle fra samme del av landet, og de bor i varierende rurale områder. Noen er under utdanning, mens andre er i full jobb. Deres bakgrunn har blitt vektlagt på plasser i teksten når det er viktig for analysen. For å ivareta deres anonymitet kommer jeg ikke til å sette opp en oversikt over informantenes mer detaljerte bakgrunnsinformasjon og personalia.

3.2.3 Intervjuguide

I forkant av intervjuene utarbeidet jeg en veiledende intervjuguide, for å sikre at jeg hadde en god oversikt over hvilke tema jeg ønsket å ta opp i intervjuene. Jeg har vært opptatt av å få alle syv informanter sine tanker om alle hovedtemaene, så det var viktig med en intervjuguide for å kunne få sammenlignbare svar (Thagaard 2009). Under selve intervjuet prøvde jeg ikke å bruke intervjuguiden som mer enn en guide, slik at intervjuet fikk en uformell stemning. Dette mener jeg var viktig for at informantene skulle ville åpne seg og føle seg trygge på å fortelle åpenhjertig om egne holdninger, og som Thagaard skriver er intervjuer et «svært godt grunnlag for å få innsikt i informantenes erfaringer, tanker og følelser» (2009: 87). Etter å ha skrevet ferdig en intervjuguide, ble den oversatt til min egen dialekt, slik at jeg i intervjuene ikke fikk en formell og upersonlig fremtoning. Som innledning til intervjuene presenterte jeg kort oppgaven min og temaene jeg gjerne ville snakke med informanten om. Deretter gikk jeg igjennom de forskningsetiske hensynene for å få rede på om de forstod hva det innebar å være med på intervjuet og at de var klar for at intervjuet skulle bli tatt opp på båndopptaker. Selve intervjuet startet ved at jeg ba dem fortelle litt om utdanning og arbeidssituasjon, venner og familie. Dermed kunne de bli litt varme i trøyen før jeg begynte å spørre de mer spesifikt om holdningene deres. Bakgrunnsinformasjonen kunne være nyttig for å se om det er noen

sammenhenger mellom informantenes bakgrunn og holdninger til trafikk. De mer personlige og utfordrende spørsmålene som går spesifikt på trafikkriminalitet og ulovlig atferd, ventet jeg med til et godt stykke ut i intervjuet, slik at de ikke skulle bli skremt av disse spørsmålene tidlig i intervjusituasjonen. Helt på slutten av intervjuene ba jeg informantene om å fortelle litt om hvordan de tror deres holdninger stiller seg sammenlignet med andres holdninger. På dette tidspunktet har de fått tid til å reflektere litt gjennom intervjuet og de er i bedre stand til å se på seg selv i forhold til resten av samfunnet. En slik dramaturgisk måte å gjennomføre intervjuet på, skaper en god emosjonell utviklingen i løpet av intervjuet ved at jeg startet med å spørre om nøytrale emner, for deretter å snakke om de mer ladete emnene, for så å avslutte med mer nøytrale emner. Andres holdninger kan nok sies ikke å være et så ladet tema, som egne holdninger er.

3.2.4 Intervjusituasjonen

Intervjuene ble gjennomført der det var mest praktisk for informantene. Noen er gjennomført på kjøkkenet hjemme hos mine foreldre, andre hjemme hos informanten. Noen av informantene var litt nervøse for hva jeg skulle spør om, og «*hvor kriminelt du vil holde det*», mens andre var redd for at de ikke hadde nok informasjon om det jeg lurte på til å være til hjelp. Jeg prøvde å starte hvert intervju med å bli litt mer kjent med informanten, og skape en løs og ledig stemning som kunne stimulere til mer åpenhet fra informantens side. Intervjuene endte opp med litt varierende struktur, hvor noen ble mer som en samtale, mens andre ble mer strukturert. Denne framgangsmåten kaller Thagaard (2009) for en delvis strukturert tilnærming, og den gir forskeren et godt grunnlag for å få med de fastsatte temaene, uten å måtte avbryte informantenes fortellinger. Dette hadde litt sammenheng med hvor åpne informantene var, og hvor interessert de var i de forskjellige temaene. For å skape et vellykket intervju, prøvde jeg hele tiden å være en god lytter, utfordre informanten og svare med relevante oppfølgingsspørsmål. Som Thagaard forklarer, er det vanskelig både å ha gode spørsmål å stille som er relevant til oppgaven tema, og samtidig være en del av en samtale med informanten. Jeg føler at jeg i de fleste av intervjuene klarte å ta regi over situasjonen og skape et vellykket intervju, og dette bekreftes ved at informantene viste det jeg tolket som et «oppriktig og ekte engasjement» (Thagaard 2009: 98).

3.3 Refleksjoner rundt intervju- og forskerrollen

3.3.1 Forskerrollen

I en intervjusituasjon er det spesielt viktig ikke å skape avstand mellom forskeren og informanten. En slik avstand kan bli et stort problem og kan for eksempel føre til at informanten blir usikker på hva forskeren står for, eller representerer (Thagaard 2009). Jeg skal derfor reflektere litt om hvordan min rolle kan ha spilt inn på intervjusituasjonen.

Jeg er kvinne, og alle informantene mine er menn. Dette kan noen ganger føre til at intervjuene blir farget av nettopp denne forskjellen. Intervjuet kan få preg av en kjønnsdikotomisering ved at informanten fremhever kjønnsforskjellen og dermed bruker denne til å styrke sin egen maskulinitet (Thagaard 2009: 106-107). For eksempel ved at de forventer at jeg som kvinner ikke er bilinteressert eller kan noe om bil, eller at jeg vil stille meg kritisk til deres forhold til fart. Og dette kan føre til at de ønsker å dominere intervjuene. Noen av informantene mine viste tidlig i intervjuet at de var usikker på akkurat hva jeg representerte, og hva jeg ville mene om det de hadde å fortelle. Det var veldig viktig for meg å vise de at jeg ikke var ute etter å dømme deres holdninger eller ute etter å straffe dem for deres handlinger. Siden vi i intervjuene kommer inn på ulovlige handlinger, var det viktig for meg å fortest mulig hindre at det ble en avstand mellom informanten og meg. Samtidig var det viktig for meg å utvikle en noe utfordrende rolle, og ved å stille spørsmål med holdningene deres få et utfyllende datamateriale. Jeg tenkte på forhånd gjennom hvordan jeg ville kle meg, introdusere meg og formulere meg for på best mulig måte vise at jeg ikke var en *kritiker fra storbyen*. Siden det er mye fokus på unge gutters risikoatferd i trafikken i media, er det naturlig å tenke seg at guttene på forhånd trodde at jeg som kvinnelig forsker ville være kritisk til deres oppførsel, og at de dermed følte et behov for å dominere intervjusituasjonen (Thagaard 2009). På samme måte kunne jeg som kvinne spør guttene om aspekter ved bil og bilkulturen som de nok hadde synes var rare spørsmål å få fra en annen mann. Dermed brukte jeg min posisjon som utenforstående kvinne til å spørre om spørsmål som guttene tar for gitt, og dette har hjulpet meg i analysen av datamaterialet. Hadde guttene blitt intervjuet at en annen mann ville de kanskje ha antatt at mannen hadde mer kunnskap om biler enn de trodde jeg hadde, og dermed var det naturlig for meg og spør slike spørsmål.

Temaer rundt trafikk og bil er viktige tema for mange av informantene mine. Når jeg spurte de ut om forskjellige ting rundt de ulovlige aspektene rundt trafikkatferden deres var det viktig å ikke presse på for mye og respektere hvor de selv la grensen for hva de ville

fortelle om. Når det gjaldt holdningene de hadde, følte jeg at det var viktig for oppgaven min å velge en litt mer «kverulerende» intervjustil. Blant andre Kvale (2006) har argumentert for at kvalitative forskning bør snakke om en mer «agonistic» stil i forskningsintervju, fordi en slik intervjumetode på en bedre måte erkjenner den faktiske maktforskjeller mellom forsker og informant. Å snakke om kvalitative forskningsintervju som en samtale, mener han er direkte misvisende ved at det skapes en illusjon om liket, mens det hele tiden er intervjueren som styrer samtalen, og som bestemmer hva som skal gjøres med datamaterialet. Mange av informantene baserer sine holdninger på feilaktig informasjon, og jeg har fått mye nyttig data av å se hvordan de reagerer på å bli fortalt sannhetene, og hvordan de da forsvarer holdninger og handlinger som strider med enten statistikker og lovverket. Thagaard (2009) presiserer hvor viktig det er å møte informanten med et åpent sinn og prøve ikke å la egne verdier prege intervju situasjonen. Jeg prøvde derfor å gi uttrykk for at jeg kun var ute etter å se på holdningen til guttene, og at jeg ikke var ute etter spesifikt kriminelle handlinger.

Et annet stort spørsmål, er om informantene kun fortalte meg det de trodde jeg ville høre. Jeg mener at jeg ved å utfordre uttalelsene deres skapte en situasjon hvor de fikk rom til å begrunne og utforske sine egne meninger. Men intervjuene kan sies og noen ganger bære preg av at guttene prøver å nøytralisere sine egne holdninger med å forklare at deres holdninger ikke er avvikende i deres kultur. Men dette er også et viktig funn som jeg har diskutert videre i oppgaven.

3.3.2 Tilknytning til miljøet

Ettersom jeg er oppvokst i samme del av landet som informantene mine, er jeg i en viss grad tilknyttet samme miljø og kultur som dem. Dette har gitt meg en fordel både ved at jeg snakker nesten samme dialekt som dem, og dermed ikke hadde noen språklige utfordringer. I tillegg har dette gitt med den nødvendige innsikten i hvilket miljø de lever i og i det hele tatt kunne stille relevante spørsmål og vite hvilke aspekter av deres forhold til bil som kunne vært spennende å studere nærmere. Som Thagaard sier (2009: 203) har jeg et «godt grunnlag for forståelse av de fenomenene som studeres». Men denne forståelsen, kan også være en hindring ved at min forforståelse setter en stopper for at jeg ser alle aspektene av informantenes fortellinger. Det kan hende at man overser ting som ikke passer sammen med slik jeg tror at miljøet er. I tillegg har jeg vært redd for å ikke kunne ha god nok avstand fra miljøet til å kunne se alle de aspektene av informantens holdninger som var verdt å undersøke

videre. Dette har jeg prøvd å løse ved å rådføre meg med medstudenter på universitet, og dermed fått hjelp til å se hva som er uvanlig eller vanlig i andre miljø og kulturer.

3.4 Analyse og anonymisering

All vitenskapelig forskning krever at man tar hensyn til de etiske retningslinjene som gjelder (Thagaard 2009). Studentprosjekter som gjennomføres ved et universitet må meldes til Norsk Samfunnsvitenskapelig Datatjeneste. I oppstarten av prosjektet meldte jeg studien nettopp til NSD, og fikk beskjed om at prosjektet var godkjent. Ethvert forskningsprosjekt er prinsipielt avhengig av at deltakere har gitt sitt informerte samtykke for å være med på prosjektet. Fritt betyr at informantene ikke er presset til å være med, med har frivillig valgt å delta. Informert betyr at de har fått utfyllende informasjon om hva det vil si å delta i prosjektet. Jeg informerte alle deltagerne at å møte på intervju ble ansatt som å samtykke til å delta på prosjektet, og jeg informerte i starten av hvert intervju om det mer praktiske dette innebærer. I tillegg til informert samtykke er det viktig at all informasjon behandles konfidensielt. Som forsker må man hindre bruk og formidling av informasjon som kan skade de personene man forsker på. Det viktigste med konfidensialitet innebærer anonymisering av informantene og informasjonen de gir.

3.4.1 Pålitelighet, troverdighet, overførbarhet og bekreftbarhet

Når vi skal vurdere kvaliteten på et forskningsprosjekt snakkes det ofte om reliabilitet og validitet som kriterier for kvalitet (Johannessen, Tufte og Christoffersen 2010: 229). Men det er omdiskutert hvorvidt disse kriteriene kan gjelde både kvalitativ og kvantitativ forskning, og det vanlige er derfor å bruke begrepene med en litt annen mening i kvalitativ forskning, enn i kvantitativ (Bryman 2012: 389-390). Kvalitative studier kan for eksempel ikke måles, eller kvantifiseres og er derfor ikke ifølge definisjonen valide, og siden forskeren selv er et instrument i kvalitativ forskning, og ingen andre har samme bakgrunn som forskeren, er også begrepet om reliabilitet lite hensiktsmessig. Innenfor kvalitative studier, opereres det derfor med pålitelighet, troverdighet, overførbarhet og bekreftbarhet (Johannessen, Tufte og Christoffersen 2010: 229). *Påliteligheten* har jeg løst ved å legge fram hele fremgangsmåten i forskningsprosessen min i dette kapittelet, slik at man kan se metodene jeg har brukt, og avgjørelsene jeg har tatt underveis i prosjektet. *Troverdigheten* til prosjektet mener jeg at jeg har opprettholdt ved å intervju personer fra forskjellige områder, som ikke kjenner til

hverandre. Det hadde nok vært enda bedre om jeg kunne brukt flere metoder, som observasjon, men jeg har lagt fram hvorfor dette ikke ble mulig å gjennomføre. Når det kommer til *overførbarhet* handler dette om resultatene fra prosjektet kan overføres til liknende fenomener. «Ved kvalitative undersøkelser snakker man om *overføring* av kunnskap i stedet for generalisering» skriver Johannessen, Tufte og Christoffersen (2010: 231), og de poengterer at overførbarhet handler om at man i prosjektet sitt har kommet med ny informasjon, nye begreper og forklaringer som kan være brukbare og nyttige på andre områder enn akkurat det man selv har forsket på. Oppgaven min er altså ikke generaliserbar, på lik linje med det meste av kvalitativ forskning, men den kan til en viss grad sies å være overførbar til andre områder. *Bekreftbarhet* er viktig for å sikre at funnene ikke er et resultat av forskerens subjektive holdninger, men et resultat av forskningen (Johannessen, Tufte og Christoffersen 2010: 229-232). Og det er derfor jeg har gått gjennom alle beslutningene i prosessen min, og fortalt hvordan datamaterialet kom fram, og hvordan jeg har gått fram i analysen min. Mine tidligere erfaringer med tanke på at jeg er oppvokst i et ruralt område, hvor jeg har opplevd lovstridige holdninger og atferd i trafikken blant ungdommer, kunne ha påvirket fortolkningene og tilnærmingen til prosjektet, men jeg har hele tiden vært opptatt av å være ærlig med meg selv og min egen bakgrunn, og jeg har hatt et ønske om å høre om disse holdningene fra unge menn selv, og la de få fortelle hvorfor de tenker som de gjør, og hvorfor de oppfører seg som de gjør. Jeg har ikke møtt informantene med fordommer om at de er kriminelle lovbrøyttere, eller at de har uønskede holdninger. Derimot har jeg hatt som førforståelse at det er et velkjent fenomen at unge menn er overrepresentert i ulykkesstatistikkene. Jeg har hatt en oppfatning om at de fleste i trafikken bryter vegtrafikkloven hver dag, da jeg selv opplever at andre i trafikken irriterer seg over at jeg alltid holder fartsgrensa. Jeg har mistenkt at problemet med trafikkriminalitet og avvikende holdninger til vegtrafikkloven er større enn mange tror, eller at vi alle vet det, men ingen ønsker eller tørr å snakke om det. Disse erfaringene og oppfatningene har selvsagt vært med å farge hvordan jeg har gjennomført prosjektet, og det har påvirket hva jeg har valgt å ha som problemstilling og hva jeg har valgt å sette fokus på, men de har ikke farget funnene eller resultatene i prosjektet. Jeg har latt funnene snakke for seg, og mange av funnene har overrasket meg, og jeg har gjennom prosjektet har fått en ganske annen oppfatning av unges holdninger til trafikk, enn jeg hadde før jeg begynte. Dette viser dermed at jeg ikke har latt mine holdninger påvirke funnene, men jeg har heller latt funnene påvirke min holdning i ettertid.

3.4.2 Anonymisering

«Prinsippet om konfidensialitet innebærer at forskeren må anonymisere informantene når resultatene av undersøkelsen presenteres» (Thagaard 2009: 27). Det er strenge krav til hvordan man skal behandle informasjon om informantene, og all forskningsmateriale må anonymiseres. For å behandle informantens anonymisering på best mulig måte valgte jeg å aldri skrive ned verken navnene deres, eller informasjon om dem. Jeg hadde syv informanter og så ikke på det som noe problem å klare å huske hvilken informant som fikk hvilket fiktivt navn. For å bevare deres anonymitet på best mulig måte, valgte jeg å gi de fiktive navn allerede når jeg skrev ned notater rundt intervjuene. Jeg oppbevarte telefonnummeret deres på mobiltelefonen min under forbokstaven i navnet deres, og slettet de med en gang jeg ikke lenger hadde brukt for å ta kontakt. I tillegg til å gi informantene fiktive navn, har jeg også anonymisert stedsnavn og plasser de har nevnt i intervjuene. Fordi det er viktig for analysen av datamaterialet mitt at informantene ikke er fra storbyer, har jeg valgt å avgrense områdene de bor på, etter hvor rural eller landlige de er. Dette er viktig for å kunne sammenligne hvordan deres holdninger skiller seg fra ungdom i mer urbane områder. Et viktig dilemma mellom forskningsprosjektets etterprøving og informantens anonymitet kan løses som Fangen (2010: 161) gjorde ved at krave til at informantenes informasjon behandles konfidensielt, går framfor kravet om at prosjektet må legge til rette for etterprøvbarehet.

Informantenes måter å snakke og formulere seg på er viktig for analysen av hvilket forhold guttene har til bil og trafikk. Hvordan de formulerer seg og beskriver hendelser i livet sitt, er preget av den forståelsen de har for det som har skjedd (Thagaard 2009). Når jeg skal prøve å analysere hva historiene de forteller sier om deres grunnleggende syn på trafikken, er det derfor viktig at jeg har gjengitt sitatene deres ordrett. Å skulle oversette dialektene og uttrykkene deres til bokmål, ville tatt vekk altfor mye av meninger i det de sier. Siden alle informantene er fra forskjellige byer og bygder i samme del av landet, er de ikke fra samme miljø, og dermed kan de ikke gjenkjenne hverandre. Jeg har tatt med minst mulig personlige opplysninger om informantene, men der det har vært viktig for å sammenligne informantenes holdninger til spesifikke fenomener.

3.4.3 Små ord for store spørsmål

Ifølge Bryman (2012: 707) er det like viktig å skrive bra, som det er å ha en god forskningspraksis. Men det er et dilemma i samfunnsvitenskapen at «ord kan skape broer.

Men de kan også skape sperrer» (Christie 2009: baksiden). Ønsker vi å snakke med hverandre, eller ønsker vi å snakke med andre? Mitt største ønske har alltid vært at mitt arbeid og mine funn skal kunne brukes til noe. At flest mulig skal lese det jeg skriver og at de alle skal forstå det, og kanskje til og med lære noe av det. For hvorfor forske på trafikkholdninger, om ikke hensikten er å forebygge ulykker? Og om vi skal forebygge ulykker, og drive med holdningsskapende arbeid må vi dele kunnskapen vår med så mange som mulig. Jeg har derfor forsøk å skape et språk i denne oppgaven, som både tilfredsstiller de akademiske kravene som stilles, og som samtidig ikke ekskluderer en forståelse blant allmennheten. Mitt største ønske med denne oppgaven er å skape en samtale. En samtale om trafikksikkerhet, en samtale om ansvar, og en samtale om alle som dør på veiene. Og i denne samtalen vil jeg ha flest mulig med.

4 Risikoatferd og risikopersepsjon i trafikken

4.1 Risikobegrepet i kriminologien

«In criminology, risk refers to the probability of harm, the role of its calculation or assessment in making decisions about whether to perform criminal actions (...) »(McLaughlin og Muncie 2006: 363).

Som McLaughlin og Muncie (2006: 363) beskriver, handler risiko innenfor kriminologien om sannsynligheten for skade og rollen denne risikovurderingen har i individets valg om å begå kriminelle handlinger. Innenfor nyere kriminologisk forskning, som blant annet baserer seg på Katz (1988), fokuseres det på kriminalitet som risikotaking og hvordan noen risikofylte handlinger er kriminaliserte og ulovlige (McLaughlin og Muncie 2006). Risikotaking kan forstås både som en gledes opplevelse eller et spenningsmoment, hvor denne følelsesmessige opplevelsen er en del av kriminalitetens tiltrekningskraft (O'Malley 2010: 16-17). Når jeg her snakker om risiko, er det viktig å påpeke at ordet risiko har mange forskjellige bruksområder. I sin bruk her handler risiko mer eller mindre om sannsynligheten for at en bilulykke skal forekomme og konsekvensen av dette. Jeg har valgt å bruke begrepet om risiko i sammenheng med risikopersepsjon og risikotaking, og hvordan guttene snakker om trygghet i trafikken og deres forhold til risikoen for en trafikkulykke. Risikopersepsjon brukes altså i denne oppgaven som et begrep på hvordan risiko oppleves på et individnivå og hvilke tanker og følelser individet knytter til risiko. Bruken av begrepet på denne måten er inspirert av forskning på transport og risikopersepsjon (bl.a Backer-Grøndahl og Fyhri 2009). Risiko kan også defineres som «muligheten for en uønsket hendelse», og i den sammenhengen blir risikotaking en atferdsform som øker denne muligheten. Hvordan guttene ser på risiko og hvordan de vurderer risiko i trafikken er viktig for å se på om de bedriver risikofylt atferd i trafikken nettopp fordi det er risikofylt, eller fordi de ikke innser hvor risikofylt det er. Elvik (2010: 1094) skriver at mye av forskningslitteraturen rundt unge menn og trafikk vitner om at unge bilføreres høye ulykkesrisiko, kommer av en svikt i rasjonalitet som manifesterer seg i en bevisst risikosøking og overvurdering av egne evner. Men er dette egentlig tilfellet? Underveis i analysen av informantenes holdninger til trafiksikkerhet, ble begrepet risiko, eller nærmere bestemt mangelen på dets hyppighet i

forklaringer, et viktig funn. Informantene snakker i veldig liten grad om risiko og ingen av guttene nevnte ordet før jeg hadde brukt det i en setning.

En viktig forutsetning for at jeg i det hele tatt kan se på sammenhengen mellom den opplevde risikoen og den reelle risikoen blant informantene, er forutsetningen om at det de forteller, og de holdningene de gir uttrykk for, faktisk stemmer overens med atferden deres. Hvor mye kan vi anta om personers atferd ut ifra deres holdninger? Forteller informantene om en idealatferd, som i bunn og grunn ikke stemmeroverens med deres faktiske atferd i trafikken? På bakgrunn av dette vil jeg diskutere hvordan forholdet mellom den reelle risikoen og den opplevde risikoen er for informantene, og om det i stedet for å være snakk om en bevisst risikosøking, kanskje er snakk om en spenningssøkende atferd, hvor handlingens mål er spenning og ikke risiko. Jeg velger å se på relevante forskningsrapporter som omhandler trafikk og risikopersepsjon/risiko, for så å sette dette i sammenheng med teoretiske perspektiver innenfor psykologi og sosiologi. Utenfor kriminologien finnes forskningsrapporter og artikler som omtaler risiko og risikopersepsjon nettopp blant unge mannlige førere, og disse vil berike bilde av hvordan guttenes opplevde risiko forholder seg til den reelle risiko i trafikken (Ulleberg 2002; Moe 2009; Elvik 2010; Nordtømme m. fl. 2010; Bjørnskau 2011).

4.2 Manglende ferdigheter og overdreven tro

Unge mellom 16-24 år representerer omtrent en fjerdedel av de som omkom i trafikken i Norge før 2010. (Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010: 2; 2011). Ifølge rapporten utarbeidet for Transportøkonomisk institutt er noen av de viktigste årsakene til unge mannlige bilføreres høyrisiko i trafikken manglende bruk av bilbelte, høy fart, rus, hasardiøs kjøring og manglende erfaring og kjøreferdigheter (Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010: I). Formålet med denne rapporten var å gjennomføre en temaanalyse av alle dødsulykker med ungdom mellom 2005-2009. Elvik (2010: 1094) skriver at mye av forskningslitteraturen vitner om at unge bilføreres høye ulykkesrisiko, kommer av en svikt i rasjonalitet som manifesterer seg i en bevisst risikosøking og overvurdering av egne evner. Men er dette egentlig tilfellet? Som jeg senere skal diskutere tar Zuckerman (2007: 76) for seg et skille mellom personer med høy-spenningssøkende personlighet og lav-spenningssøkende personlighet, hvor de som er opptatt av høy-spenningssøking ofte har en lav risikopersepsjon. Det er også ulykkesanalyser som tyder på at de yngste førerne på 18-19 år er mest utsatt for

manglende ferdigheter, mens det er de mellom 20-24 år som har overdreven tro på seg selv (Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010). Vurdering av egne evner og bevisst risikosøking er et mye omtalt tema i de fleste av rapportene som er skrevet om høyrisiko og mannlige førere, og jeg velger derfor her å se på hvilke holdninger informantene mine har til dette. Nordfjærn, Jørgensen og Rundmo (2010: 348) peker på at det er flere studier de siste årene som tyder på at en persons holdninger til trafikken, faktisk kan påvirke personens oppførsel i trafikken. Hvordan vurderer guttene sine egne ferdigheter i trafikken, og hva forteller deres uttalelser om deres tro på egne evner. Hvilket forhold har de til risiko i trafikken og viser guttene tegn til å ha holdninger knyttet til en form for bevisst risikosøking?

4.2.1 Informantenes risikopersepsjon i trafikken

Hvorfor bilførere tar valg i trafikken som øker risikoen for at en ulykke kan skje, har alltid vært hovedspørsmålet bak min interesse for trafikksikkerhet. Vet de ikke hvor mye risikoen for en ulykke øker med farten? Gjør ulykkesrisikoen det mer attraktivt med risikoatferd i trafikken, eller finnes andre årsaker til denne atferden? Å skulle se på en persons faktiske forhold til egen risiko i trafikken er et utfordrende utgangspunkt. Flere forskere har prøvd å forstå dette med å identifisere forskjellige undergrupper bilførere. Inger Linderholm har for eksempel i sine studier av ungdom og risikotaking beskrevet fire idealtyper førere: spenningssøkeren, risikotakeren, ansvarstakeren og trygghetssøkeren. Og hun mener at disse fire typene har forskjellige holdninger til trafikk og forskjell atferd i trafikken, og bruker disse fire typene for å skape et godt opplæringsopplegg for trafikklærere (Linderholm 2003 i Moe, Nordtømme og Øvstedal 2010). Men det er som Adams (1995: 15-16) påpeker ikke slik at enkelte personer ønsker litt risiko i livet sitt, mens andre lever et risikofritt liv. Derfor er det viktig at alle teorier som omhandler risiko og risikopersepsjon tar høyde for tanken om at vi alle bevisst tar risikoer i livene våre. For best mulig å kunne vurdere det informantene forteller, er det viktig at vi hele tiden har i bakhodet hvordan det de forteller forholder seg til virkelighetsbildet av ulykkesrisikoen. Unge mannlige bilførere er som tidligere nevnt en høyrisikogruppe i trafikken og de er meget utsatt for ulykker (Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010). Vi ville kanskje antatt at med en slik dyster risikoanalyse hengende over hodet, ville guttene prøve å forholde seg til dette og prøve å minske risikoen med sin kjøreatferd. Men flere av rapportene jeg har vist til tidligere i kapittelet, forteller nesten om det motsatte. Nemlig at mange ikke ser på trafikken som risikofyllt. Hvordan stiller informantene seg til dette?

M: Tenke du mye på sikkerhet når du e ute å kjøre no da? Når du har fått igjen lappen?

Jonas: Ja.

M: Eller føle du at sikkerhet ikke har forandra seg, fordi det ikke va sikkerheten du mista, det va sertifikatet liksom?

Jonas: Nei... først og fremst vil e no ikke miste den igjen da, så e vil no passe mer på og holde fartsgrensa, og ikke gjør nokke ulovlig.

M: Så sikkerheten blir bare en bonus?

Jonas: Ja det e no viktig å ha god sikkerhet da. Det e no ingen som vil kræsje.

M: Tror du det hadde vært forskjell på at du mista lappen og visst du hadde havna i ei alvorlig bilulykke så hadde sikkerhetsaspektet blitt viktigere?

Jonas: Ja

M: Tror du det e det som må til?

Jonas: Ja, tror det.

Jeg spurte Jonas om hvordan hans forhold til trafikksikkerhet hadde forandret seg etter at han mistet lappen. Han sier at han først og fremst er opptatt av ikke å miste lappen igjen, og at han derfor passer på å ikke gjøre ulovlige handlinger i trafikken. Det han frykter virker dermed å være å miste lappen, ikke livet. Samtidig forteller han at han mener sikkerhet er viktig, og at ingen ønsker å havne i en ulykke. Zedner (2009: 17) skriver at en persons opplevelse av det som truer hans sikkerhet ofte ikke henger sammen med faktisk risiko. Flyskrekk fortsetter å være et utbredt problem, selv om det er bevist at man er mye mer risikoutsatt i vegtrafikken enn i flytrafikken. Zedner (2009: 17) peker på en amerikansk studie som fant at sannsynligheten for å omkomme i et rutefly ligger på én av 13 million, mens man bare må kjøre 18 kilometer på Amerikas tryggeste hovedvei for å oppnå det samme risikonivået. Det er som Jonas forteller kanskje slik at vi ikke helt innser risikoen i trafikken før den blir realistisk, for eksempel ved at vi havner i en ulykke. Jeg ser tendenser til at forholdet til risiko og sikkerhet er et litt tosidig bilde hos noen flere av mine informanter. På den ene siden er deres forhold til risikoen de selv utsetter seg for, og på den andre siden er risikoen som andre trafikanter utsetter dem for.

M: Tenke du mye på risiko og sann når du e ute å kjøre da? Eller ikke det en så veldig fremtredende tanke?

Kristoffer: Jaaaau..både risiko med både skrens og bila.. eller folk som kjøre i alkoholpåvirkta tilstand og sann, so e d no kjedelig viss du kjem der da med onkelungane dine baki sku e til å sei, så kjem han imot.

M: Ja du passa d litt ekstra viss du har barn i baksetet?

Kristoffer: Ja de e eineste gangen e ligge på femti i femti sona.

Det som er interessant med det som Kristoffer her forteller, er at han viser at han er bevisst på at det er en viss risiko for at det kan oppstå utrygge situasjoner i trafikken. På tross av dette kan hans uttalelse vitne om at han har et noe passivt forhold til sin egen trygghet. Han er opptatt av andres risiko i trafikken og passer på å tilpasse kjøreatferden sin slik at han minsker ulykkesrisikoen når han har ansvar for andre som sitter på i bilen han kjører. Ifølge han selv er den eneste grunnen til at han skulle holde seg til 50 km/t på en vei med denne fartsgrensa, situasjoner hvor hans fartsovertredelser kunne økt ulykkesrisikoen for hans nieser eller nevøer. Dette tosidige bildet kan settes i sammenheng med hvordan bil og trafikkatferd kan være med på å forme og opprettholde en maskulin identitet for guttene. Det anerkjennes at det kan eksistere sosiale hierarkier mellom ulike maskuliniteter, og hegemoniske maskuliniteten er den formen for maskulinitet som til enhver tid har en dominerende posisjon i en kultur (Connell 2005: 77). Kristoffer viser at han ikke er redd for noe, noe som kan komme av at han ønsker å identifisere seg med det hegemoniske idealet av maskulinitet. På den andre siden viser han at han er omtenkstom, noe som kanskje har vært mest koblet til femininitet. Hegemonisk maskulinitet er som Connell (2005: 77) forklarer et kulturelt ideal som menn prøver å leve opp til. Men hva som til en hver tid er ansett for å være den hegemoniske maskuliniteten er dynamisk og kan forandre seg. Det kan også være et uttrykk innenfor kjønnsrollene, hvor det er mannens ansvar å ta vare på kvinnene og barn i familien, og at det er hegemonisk ansett å være en ansvarsfull mann.

Kristoffer gir uttrykk for at han også tenker på risikoen for å møte på ruspåvirkete bilførere, som også setter hans egen atferd i en sekundær rolle i et eventuelt uhell. Dette kan igjen vise til det jeg tidligere har nevnt om at unge mannlige førere kan ha en manglende evne til å vurdere egne ferdigheter i trafikken. Han sier at han er redd for å få skrens med bilen, så vi ser at han i enkelte situasjoner vurderer risikoen for å kjøre utenfor. Dette sitatet som jeg nå har diskutert kom relativt sent i intervjuet mitt med Kristoffer. Vi hadde på dette tidspunktet blitt litt bedre kjent, og han hadde nok et mer realistisk syn på hvilken rolle jeg hadde som forsker. Jeg mistenker at han var litt redd for at jeg var ute etter å ta han på noe. For når jeg tidligere i intervjuet spurte mer direkte om hans forhold til risikoen for ulykker, var svaret hans mindre nyansert.

M: Tenke du mye på risiko når du kjøre? For å havne i ulykke og sånn?

Kristoffer: Nei det gjer ikkje ej.

M: Bruka lite energi på det?

Kristoffer: Ja..

I tidsrommet mellom dette svaret og det sitatet jeg har gjengitt tidligere i teksten, snakket Kristoffer mye om hans forhold til barns sikkerhet i trafikken og han ble spurt ut om hvilke videoer om trafikk sikkerhet han hadde sett som hadde gjort et inntrykk på han. Det er kanskje mulig å trekke den slutningen at for Kristoffer er ikke tanker rundt risiko fremtredende i hans daglige trafikkatferd, men når vi gikk dypere inn i hva dette faktisk betyr for han, fikk han et mer nyansert forhold til sin egen risikopersepsjon. Det er flere av informantene som gjennom diskusjonene underveis i intervjuene ble mer reflektert over hvordan holdningene deres stemte overs med atferden. Og siden det er flere studier som har konkludert med at holdninger til trafikken, påvirker atferd i trafikken, kan vi anta at guttenes atferd i trafikken ville vært annerledes om de var mer reflektert rundt egne holdninger til trafikk sikkerhet (Ulleberg 2002; Nordfjærn, Jørgensen og Rundmo 2010: 348).

M: E det nokke spesiell grunn til at du føle ti over e grett?

Kristoffer: Det e egentlig tenkte e no at det ikkje kan gjer så masse skade å ligge litt over (...), men når du ser på bremselengda og sånn så he det no i grunn masse å sei da.

Kristoffer forteller her at han med det første tenker at det ikke er så risikofylt å kjøre over fartsgrensa, men at når han tenker seg om litt, vet han jo egentlig at det er det. Dette forholdet mellom holdningen og atferden hans, viser til et mulig misforhold mellom informantenes atferd og den holdningen de har til denne atferden. Mye kan tyde på at de gjennom diskusjon rundt temaene får mulighet til å tenke seg om og dermed får et mer reflektert forhold til trafikkatferd. Det interessante er at Kristoffer forteller om noe han gjør, og når han tenker seg om vet han jo egentlig at det er risikofylt, men han gjør det likevel. Kanskje kan dette tyde på at guttene vanligvis ikke tenker mye over risikoen i trafikken, og at det å kjøre bil har blitt en vanesak. Om man ser på trafikkatferd som en måte å gjøre maskulinitet på, kan det å innrømme at man føler seg utrygg i enkelte situasjoner eller bare det å føle seg utrygg i trafikken, utfordre ens egen maskulinitet. Samtidig kan Kristoffers svar om at det å ligge over fartsgrensa ikke kan gjør så mye skade, også være en måte for han å nøytralisere handlingen på ved hjelp av benektelse av skade, som er en av de sentrale nøytraliserings-teknikkene til Sykes og Matza (1957: 667-668). Ved å hevde at handlingen hans ikke har påført noen skade, kan det virke som om han mener at det moralske i handlingen er avhengig helt og holdent av skadeomfanget. Men er det slik at det er moralsk riktig å begå ulovlige handlinger så lenge ingen tar skade av det? Kristoffer tenker altså at

det ikke er så farlig å bryte fartsgrensa, så lenge det kun er litt over. Isak forteller meg her litt om hvordan han vurderer risiko i trafikken.

Isak: Altså. E tenke som så at trafikken e en trygg plass. Det skal veldig mye til å kræsje, uten at du sjøl har delvis skylda. Altså det e bortimot eneste muligheten for det, e at nokken kjøre inni deg bakfra. Og eller nokken bryte vikeplikta si, og så lenge du e våken nok sjøl, til å se dem faremomenta, så skal det ganske mye til for å komme i ei bilulykke.

M: Så du føle deg sikker?

Isak: Mhm.

M: Tenke du mye på risikoen da, eller tenke du ikke på mye på det? Sann i forhold til at du justera fordi du ikke vil komme utafor ei ulykke eller?

Isak: For eksempel så justera e jo farta etter forholda ikke sant. Det va jo en gang e sklei av veien på vinterforhold. Da låg e i ei 80-sone, e så svingen og la meg ned i 50 og allikevel sklei e utafor ikke sant. Det sir jo litt bare det at e har vett nok opp i haudet til å legge meg ned i femti i ei 80-sone fordi e ser det e glatt.

Ut ifra Isaks uttalelse om at trafikken er en trygg plass, vil jeg si at dette kan vise til at Isaks følelse av risiko i trafikken er generelt lav. I tillegg viser han tegn til å ha stor tro på både egne kjøreferdigheter og vurderingsevne bak rattet. Han forteller at han tror det skal veldig mye til for å havne i en bilulykke. Det kan også virke som om han mener at om du havner i en bilulykke, er det ofte fordi du ikke så faretegnene. I tillegg mener han at han selv er god til å vurdere farten etter forholda, og dette prøver han å begrunne ved å vise til en hendelse hvor han havnet utenfor veien fordi han ikke godt nok avpassa farten ut ifra forholdet på veien. Det at han prøver å fortelle meg hvor flink han er til å justere farten etter forholdene, kan være fordi han ønsker å konstruere seg selv som en god sjåfør. Og det å være en god sjåfør, er kanskje nettopp forbundet med det å være en ekte mann. Og at dette er viktig fordi han lever i en kultur hvor bilkjøring er tett knyttet opp mot maskulinitet. Dette gir meg et inntrykk av at Isak likevel kan ha overdreven tro på egne kjøreferdigheter, og dette kanskje kan føre til at han feilvurderer risikoen i trafikken (Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010; Bjørnskau 2011).

M: Ka du tenke i forhold til sikkerhet på veiane da? Kor mye e du opptatt av det?

Fredrik: Nei altså du må jo kjøre en bil som e i god stand, men det e jo veldig forskjell der. Sann som e kjøre jo en gammel bil, og den e jo langt mindre trygg enn nye bila med airbaga overalt.

M: E det nokke du tenke på?

Fredrik: Nei.. ikkje til mitt bruk. Men viss e hadde kjørt mye bil, så tror e nok at e hadde bytta.

M: Så du tenke ikke så veldig mye på sikkerhet eller? Det e litt mer sann hverdagen og man har glemt å tenke på det?

Fredrik: Ja det e nok det. Til mitt bruk da, med den bilen e har så kjøre e kun til skolen og til

trening, og det e veia e kjenne, og det e ja veldig greit sånn da.

M: Det er ikke sånn at du er redd for å havne i ei bilulykke eller tenke at det er en mulighet?

Fredrik: Nei.. E vet jo.. Altså bilen er jo godkjent for bruk og da bør jo det være godt nok.

Når Fredrik forteller om hva han forbinder med sikkerhet på veiene, snakker han om standarden på bilen han kjører og hvilket sikkerhetsutstyr denne har. Han forteller at selv om bilen ikke er ny og sikker, føler han at den er trygg nok for hans bruk. I de tilfellene informantene forteller om sikkerhet og risiko, er det i flere tilfeller slik at de vurderer sikkerheten ut ifra faktorer som de selv ikke har kontroll over. De snakker i liten grad om egne evner eller egen atferd som noe som påvirker sikkerheten og risikoen i trafikken. Dette er som jeg tidligere har nevnt sammenfallende med denne vinklingen også innenfor mange trafiksikkerhetstiltak som ofte diskuteres av regjeringen og media. Ingen vil ta ansvar for sin egen sikkerhet, men alle er opptatt av at veiene må være sikre, og at bilene må være trygge. I tillegg kan det være at denne manglende risikopersepsjonen ikke nødvendigvis fører til en bevisst risikosøking, men en ubevisst risikoatferd. Man utsetter seg selv for unødvendig stor risiko, fordi man ikke har et reelt bilde av risiko i trafikken.

Lav oppfattelse av risiko eller lav risikopersepsjon kan føre til at man tar risikofylte avgjørelser i trafikken, ved at man ikke risikopersepsjonen ikke stemmer med den reelle risikoen. Wilde (1982) skriver om teorien om risiko homeostase i sammenheng med trafiksikkerhet. Informantenes opplevde nivå av risiko må sees i sammenheng med deres aksepterte risikonivå. Wilde mente at hver enkelt bilfører har et ønsket risikonivå og at bilføreren justerer atferden sin ut ifra dette nivået. Når opplevd risiko er høyere enn det ønskede risikonivået vil dermed risikoen bli redusert ved sikrere kjøring. Vi justerer atferden vår når vi føler oss risikoutsatt. Dette er en logisk sammenheng for de fleste. Men på den andre siden, mener Wilde (1982) at når den opplevde risikoen er lavere enn det ønskede risikonivået, vil dette føre til mer risikofylt kjøring, helt til man igjen har oppnådd det ønskede risikonivået. Om vi skal benytte denne teorien knyttet opp mot informantens risikopersepsjon og anta at de alle har et ønsket risikonivå, vil dette bety at de hele tiden higer etter å opprettholde dette nivået. Kjøreren de en trygg bil på noe som de oppfatter som en trygg vei, vil de kanskje øke farten og forandre atferden i trafikken slik at de hele tiden ligger på det akseptable ønskede nivået for risiko. Havner de under eget risikonivået, vil de ønske farten, havner de over, vil de slakke ned. Zuckerman (2007: 76) mener at risikotaking i trafikken også kan forklares ved å se på en persons angstnivå i sammenheng med den positive effekten som kommer av risikofylt atferd. Det perfekte øyeblikket mener han er når

en person opplever en maksimal forskjell mellom positive og negative følelser i en situasjon. En høy form for glede og en lav form for angst. Han mener også at den positive effekten som en person opplever ved høy fart og risikofylt kjøring er høyere i forhold til angstnivået blant høy-spenningssøkere enn lav-spenningssøkere. Fredrik er den av informantene mine som kan sies og ikke ha en fartsfylt spenningssøkende risikoatferd i trafikken. Med tanke på det Zuckerman mener om angstnivå i forhold til spenningsnivå, kan vi her se hva Fredrik forteller om det å kjøre fort.

M: Ka du tror som gjør at akkurat dem må kjøre fort og tøffe seg da?

Fredrik: For å være kul..

M: Tror du det en slags trang til og gjør det? Nokke dem må gjør?

Fredrik: Altså det e jo en viss spenning i det å kjøre fort da, man får jo litt adrenalin og litt sånn. Og det e jo folk som lika det.

M: E det nokke du sjøl har følt på nokken gang?

Fredrik: Nei egentlig ikke.

M: Så det ikke nokke du higa etter?

Fredrik: Nei da va e så nervøs at e turte ikkje.

M: Så det va liksom den nervøsiteten som gjør at du ikke gjør det?

Fredrik: Ja e hadde nok en rimelig forståelse over ka som kom til å skje viss det gikk gale, også va e vell ikkje heilt trygg på egne ferdigheta heller, når e va 18 og sånn, så da blir du kanskje litt reservert.

Det kan virke som om Fredrik opplever at angst- og nervøsitetsnivået hans øker i takt med hans opplevelse av risiko, og at han i stedet for å oppleve spenning og oppstemthet ved økt risiko, opplever ubehag og nervøsitet. Han opplever ikke en maksimal forskjell mellom angstnivå og spenningsnivå, men derimot en minimal forskjell mellom disse to nivåene. Ifølge Zuckermans (2007) teori vil Fredrik dermed være en lav-spenningssøkende person i forhold til de av informantene som opplever at angstnivået deres ikke øker i takt med spenningsnivået når de kjører risikofylt. I tillegg forteller Fredrik at han har kunnskap om hvor risikofylt trafikken er og det kan dermed virke som om han har en god risikopersepsjon, og justerer atferden sin etter det. Lyng (1990: 853) kritiserer Zuckerman (2007) for at teorien hans om risikoatferd kun tar for seg den typen mennesker som verdsetter risikotaking. Lyng mener at det største problemet med slike teorier er deres manglende evne til å gi en kausal forklaring av frivillig risikotaking. Dette kicket og den spenningen som noen av de andre informantene snakker om, handler i all hovedsak om fartsatferd, og jeg vil derfor snakke videre om dette i kapittel 5.

4.2.2 «Alltid, kvar gong og heile tida»

En viktig side med risikopersepsjon handler om kunnskap. For å ha en realistisk risikopersepsjon må du ha kunnskap om risikoen for at noe skal skje og hva konsekvensen av dette vil være. I trafikken blir denne kunnskapen nettopp alt jeg tidligere har tatt for meg om unge menn som høyrisikogruppe og akkurat hvorfor de er i den situasjonen. I tillegg er det viktig å vite hva som øker og minsker risikoen for at en ulykke skal inntreffe. To av de hyppigste risikofaktorene som fører til ulykker blant ungdom, er «ikke brukt bilbelte» og «høy fart etter forholdene» (Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010: 20). Mange av informantene mangler kunnskapen om hvor stor risiko de utsetter seg for ved ikke å bruke bilbelte, mens andre har opplevd konsekvensen og dermed fått et mer realistisk bilde av risikoen.

M: Bruka du bilbelte da?

Erik: Kvar gang.

M: Alltid gjort det?

Erik: E va involvert i ei ulykke som passasjer. Når e sjøl da 16-17 år. Der e ikkje hadde bilbelte, og etter å ha rulla rundt med bil og forskjellig, så største skaden va vell e sjøl som hadde. E hadde et skrubbsår på haka, og etter den.. E fikk meg vell en støkk da, og sida den så he e igrunn berre brukt bilbelte. Alltid, kvar gong og heile tida.

Erik forteller at han opplevde konsekvensen av å havne i en ulykke uten å ha på seg bilbelte, og at han siden den gang alltid har brukt det. Han har dermed opplevd hva som kan være konsekvensen av risikoen, og dermed lært at det er mindre risikofylt om han bruker bilbelte i trafikken. Jonas forteller ikke at han har havnet i en ulykke, men han gir uttrykk for å inneha kunnskap om at det er sikrest å ha på seg bilbeltet.

Jonas: E har alltid vært bevisst på å bruke bilbelte.

M: Korfor det?

Jonas: Nei fordi det e no større sannsynlighet for å skade seg når du ikke bruka det. Viss det skulle skje nokke. Det e no av den grunn da.

M: Så du føle det e en grunn til at det e påbudt og det e logisk?

Jonas: Ja.

M: Har du en spesiell følelse viss du sette deg inn i en bil no og skulle kjørt en plass uten bilbelte? Korsen du tror det hadde føltes ut?

Jonas: Ubehagelig

M: På kalla måte?

Jonas: Neis. Utrygg kanskje.

Jonas forteller her at han vet at det er større risiko for å bli skadet i en ulykke om han ikke bruker bilbeltet, og denne risikoen er så ekte for han at han synes det kan være ubehagelig rett følelsesmessig å skulle sitte ubeskyttet av bilbeltet i bilen. Han beskriver følelsen som utrygg, noe som igjen kommer av at han faktisk har kunnskap om risikosituasjonen i trafikken, og han ikke er komfortabel med å ta en større risiko enn nødvendig, i alle fall ikke når det kommer til å bruke bilbelte. Kanskje har dette noe med at han ikke får noe igjen for å ikke bruke bilbelte, og dermed er det ikke noen andre følelser som overskygger hvor utrygg han føler seg uten. Isak på den andre siden, mener å inneha kunnskaper om at bilbeltet både er farlig og risikofyllt.

M: Bruka du bilbelte da?

Isak: E må nødt til det, eller så pipe e i stykker. Men e meina det e heilt på tryne at det skal vær påbud om det (...). E meina der e så mange regla du må følge til punkt og prikke for at bilbelte skal være effektivt at e anser det som ei større fare enn en trygghet. Har du på deg ei dunjakke for eksempel, og har på deg bilbelte, så e det dunjakka som drepe deg. Og da blir du knust, så da e airbagen en langt tryggere sak enn bilbelte.

Isak har rett i en ting. Det er ikke lurt å ha på seg bilbelte og dunjakke samtidig, og mange forskere peker på at mellomrommet mellom bilbeltet og kroppen din øker risikoen for at du slår i stykker dine indre organer ved en ulykke i høy fart (Bjørn 2011). Men på den andre siden er løsningen hans til denne problematikken diskutabelt. Å unnlate å bruke bilbelte er ikke en god løsning på problemet, da du utsetter deg selv for en mye høyere risiko enn om du brukte bilbelte på riktig måte, noe alle forskningsrapportene viser tendenser til (bl.a Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010). Isak viser her en litt dårlig evne til å vurdere risiko og i tillegg liten troverdighet til lovgivningen. I tillegg til å mene at det er farlig med bilbelte, mener han at det ikke er så farlig om han velger bort dette sikkerhetstiltaket, da det kun får konsekvenser for han selv i en eventuell ulykke.

Isak: Du straffa jo kun deg sjøl om du ikke bruka det. Selvfølgelig sorgen i forhold til å miste nokken, men det ikke akkurat sånn at viss e ikke har på meg bilbelte, så kan du dø i trafikken.

Her kan det virke som Isak prøver å forsvare eller nøytralisere det ikke å bruke bilbelte, ved å benekte at noen har tatt eller kommer til å ta skade av hans handling. For det første er hans holdning en form for nøytralisering, som forklart i nøytraliseringsteorien til Sykes og Matza (1957: 667-668). Ved å mene at valget hans om å ikke ha på seg bilbeltet ikke vil påføre noen skade, prøver han å forsvare valget og dermed fjerne det umoralske ved denne ulovlige handlingen. For det andre tar han feil. Om du ikke bruker bilbelte, kan du risikere å utsette

andre i bilen for skader. En normalvektig voksen person i baksetet vil treffe personen i forsetet med en kraft som tilsvarer flere tonn, allerede ved en ulykke i 50 km/t. Når han blir informert om feiltagelsen, forandrer han fokuset fra handlingen til forskerne som mener at å bruke bilbelte er tryggest.

Isak: Dem legge kun fram dem talla dem vil vi skal vite. Det e mere hjernevasking enn rapport. I hvert fall av det som blir vist til folket.

M: Men da blir det jo avisene som vise fram feil.

Isak: Ja, men viss Statens vegvesen går fram og sir det da.. Rapportane blir så subjektiv, dem vil ha nokken tall som får folk til å bruke mer bilbelte. Og da blir det mer hjernevasking, enn å legge fram fakta som får folk til å tenke.

Isak ser på forskerne som de som mener at hans handling gjør skade på andre og dermed også gjør handlingen umoralsk og tilslutt ulovlig. Å fordømme de som dømmer han, blir igjen en måte for Isak å forsvare sin ulovlige handling på (Sykes og Matza 1957: 668). En av de største farene innenfor trafikkriminaliteten, er at en regel eller et påbud som kan virke nesten hensiktsløs, kan ha stor betydning for risikoen trafikken utgjør for enkeltpersoner. Guttene forteller litt forskjellige historier om sitt bilbeltebruk, men det gjennomgående er at alle svarer at de ofte eller alltid bruker bilbeltet. I sammenheng med at manglende bilbeltebruk er en av de viktigste grunnene til at især mannlige bilførere har en høy dødsrisiko i trafikken, er det et interessant funn som kan ha flere forklaringer (Sørensen, Nævestad og Bjørnskau 2010). Det kan være at siden mange av guttene er i det øverste sjiktet av kategorien unge mannlige førere, har de etter hvert lært seg til at det er tryggest å bruke bilbelte. Kanskje vil de ikke innrømme til meg, i form av at jeg er en forsker de tror er ute etter å ta de på noe ulovlig, at de ikke tenker fornuftig nok over sikkerhet og risiko i trafikken. Kanskje tror de at de faktisk bruker bilbelte oftere enn de egentlig gjør. Eller kanskje er forklaringen at det å bruke bilbelte er en enkel og effektiv måte å forbygge risikoen for det de frykter mest. Å få bot.

M: Alltid? Har du alltid brukt det siden du fikk lappen, eller begynt med det seinere?

Sondre: Nei.. det har e gjort allvei³.. for e bestemte me for at va det ein ting e ikkje sku bli tatt for, så va bilbelte, at e skippa det. E plei å snakk i mobilen og sånn da, det skjer.

Her forteller Sondre at han alltid har brukt bilbelte, nettopp fordi det er lett å bruke det, så slipper han å risikere å få bot. Dette er en enkel forebyggende metode for å slippe å betale bot, som ikke tar vekk spenningen i bilkjøringen. Guttene uttalelser om bilbelte og at de

³ Allvei betyr alltid.

alltid bruker det, er vanskelig å forene med en tanke om at de bedriver en form for bevisst risikosøking. Risikoen minker om du bruker bilbelte. Bruker du bilbelte er du kanskje altså ikke ute etter å risikere liv og helse i trafikken, men mer opptatt av å minske risikoen, uten at det du søker blir uoppnåelig. Og hva søker guttene i trafikken? I Zuckerman (2007) sin teori om spenningssøkende atferd forklarer han at det å skape en mest mulig risikofylt situasjon ikke alltid er målet med atferden, og at spenningssøkende personer ofte er opptatt av å ha en høy sikkerhet og lav risiko. I denne sammenhengen blir det logisk å bruke bilbelte, siden dette er et veldig tilgjengelig tiltak for å minske risikoen. Isak er den eneste av informantene som forteller at han ikke ønsker å bruke bilbelte, men bakgrunnen for denne tanken er ikke fordi å bruke bilbelte tar vekk risikoen fra situasjonen, men fordi han mener at å bruke bilbelte gjør situasjon mer risikofylt. Bruken av bilbelte kan også føre til at guttene tar større risikoer i trafikken. Adams (1995: 114) mener at det siden bilens oppfinnelse har vært opplagt at personer justerer atferden sin, ut ifra risikopersepsjonen de har. Når de opplever en forandring i risikoen til deres personlige sikkerhet, vil de forandre atferden deretter. Bilbelte er som sagt med på å redusere risikoen for skade ved en eventuell ulykke. Å bruke bilbelte gjør dermed at guttens risiko for skade minsker, noe som igjen kan føre til at de kompensere for dette ved å ta flere risikoer i trafikken. Adams (1995: 115) peker på det faktum at når påbudet om bilbeltet kom i England, var det ingen som hadde tenkt på muligheten for at trafikantene ville forandre sin atferd som følge av en reduserende følelse av risiko i trafikken. Og dette endte med at flere land opplevde en økning i dødsfall i trafikken, etter at de innførte påbudet. Når befolkningen opplevde at den generelle risikoen i trafikken sank, kompenserte de med en økning av risikoatferd. Hvordan skal vi forklare det faktum at guttene forteller at de kjører fort og risikofylt samtidig som de forteller at de bruker bilbelte? For guttene vil det å bruke bilbelte være en lett måte å slippe bot og skade på, men samtidig kan det også føre til at de kompensere ved å kjøre mer risikofylt. Kanskje har de en lav risikopersepsjon fordi de føler seg trygge når de bruker bilbelte, og dermed tar større risikoer. Men er dette en bevisst risikosøking eller er det spenningssøking?

4.3 Bevisst risikotaking eller spenningssøking?

Mange av informantene føler seg trygge i trafikken. De ser ikke risikoen i det å kjøre bil og de ser ikke på sin egen oppførsel som risikofylt. Dette er noe av det vi kan ta med oss fra det jeg har lagt fram hittil i dette kapittelet. Men kan vi si at informantene bevisst driver en

risikosøking i trafikken om de ikke ser på trafikken som risikofylt? Hvorfor bruke de bilbeltene om de er ute etter å kjenne på spenningen som kommer ved risikoatferd? For å svare på disse spørsmålene må vil jeg tenke på kjøreatferden deres ikke som bevisst risikosøking, men kanskje heller som en spenningssøkende atferd. Først vil jeg avklare hva jeg mener er forskjellen mellom disse to begrepene. Risiko kan defineres som «muligheten for en uønsket hendelse», og i den sammenhengen blir risikotaking å utføre en handling med viten og persepsjon om at handlingen øker muligheten for en uønsket hendelse (Vaa m. fl. 2012). I trafikken er denne uønskede hendelsen en bilulykke. Spenningssøking derimot handler om at man er opptatt av å oppleve en viss oppstemthet og spenningsfølelse, og en persons villighet til å ta risikoer for å oppleve disse følelsene (Zuckerman 1979: 10). Det virkelige målet er å oppleve en følelse av spenning og glede og at handlingen medfører risiko for en ulykke er ikke det viktigste. Spenningssøkende personer er oftest ikke opptatt av å utsette seg selv for risikoer.

Zuckerman (2007) skriver om et psykologisk perspektiv på risikofylt spenningssøkende atferd, og mener at å utsette seg for risiko oftest ikke er målet til spenningssøkende personer. Siden det å skape en risikofylt situasjon ikke nødvendigvis er målet til de som er ute etter spenning, kan bilbelte fort bli en logisk måte for disse å senke risikoen i trafikken uten at det går ut over spenningen (Zuckerman 2007: 86).

M: Så du føle du har lært at fart i trafikken kan føre til at du mista lappen, men du har ikke lyst til å gi det opp?

Jonas: Nei asså e vil no ikke risikere nokke i trafikken, men når du kommer på ei bane der det e lov og tilrettelagt så vil no e kjøre fort.

Jeg kan ikke finne noe i uttalelsene til informantene mine som tilsier at de er ute etter å sette sitt eget eller andres liv i risiko. Enten mangler guttene kunnskapen om akkurat hvor risikofylt enkelte handlinger i trafikken er, eller så er det andre faktorer som er indirekte eller direkte årsaker til at de havner i risikofylt situasjoner. Ericsson og Jon (2006: 134-135) peker på at det virker som om idealet for en passende maskulinitet er noen midt imellom to upassende maskuliniteter. Gutter skal være modige og ordentlige. Men ikke overmodige eller alt for røffe menn, og heller ikke alt for ordentlig eller pinglete. Enkelte av guttenes motstridende holdninger til trafikken, kan kanskje tyde på at de prøver å konstruere seg selv både som en modig og spenningssøkende mann, og som en fornuftig og omsorgsfull gutt. Zuckermans (2007) beskrivelse av spenningssøkende atferd passer godt sammen med atferden guttene snakker om. Hans to grupperinger av de som er høy-spenningssøkende og

de som er lav-spenningssøkende kan kanskje påføres informantene for analysens del, for å kunne diskutere om noen av informantene viser en større risikovillighet enn andre.

Fart er ofte hovedmålet til spenningssøkende bilførere ifølge Zuckerman (2007: 76), og dette er noe jeg har funnet stemmer godt overens med informantenes holdninger. Fart eller rask akselerasjon med bil gir informantene en form for spenning eller et kick som de både ønsker og lengter etter. Mye av den hasardiøse kjøringen som blir rapportert av blant andre Sørensen, Nævestad og Bjørnskau (2010) kan være mer eller mindre en direkte årsak av at farten som trafikken flyter i, er lavere enn farten de unge førerne ønsker å kjøre i.

M: E det nokke som e irriterende i trafikken da?

Jonas: Folk som ligge under fartsgrensa. Veldig irriterende. Og folk som bremsa veldig ned i alle svinga, også gir dem på igjen. Bremsa godt ned under fartsgrensa i alle svinga uansett, selv om det går an å ligge godt over fartsgrensa, også når dem kommer på langstrekninga igjen, så opp igjen i fart og kanskje over fartsgrensa.

Det Jonas her forteller om irritasjonsmomenter i trafikken, er en gjennomgående tanke hos alle informantene mine. Noe av det de irriterer seg mest over i trafikken er andre bilførere som holder en fart som er lavere enn fartsgrensa. I tillegg gjelder dette også personer som ikke holder en jevn fartsgrense, men som ofte regulerer farten etter hvordan veien går. Når de da kommer i denne situasjonen hvor de blir irritert over at farten ikke er like høy som de ønsker, kan det fort hende at de tar risikofylte avgjørelser. Som Zuckerman (2007: 76) skriver er risikofylt atferd i trafikken ofte et direkte resultat av en frustrasjon over lav fart i forhold til farten man ønsker å holde. Dette begrunner han i nettopp denne følelsen man får av å kjøre fort. Følelsene som farten vekker i oss, er ifølge Zuckerman spesielt givende. Og at denne følelsen er givende, er mye av bakgrunnen for risikofylt fartsatferd i trafikken. Farten er det som tiltrekker guttene til denne formen for kriminalitet, lovbruddets tiltrekningskraft som Katz (1988) omtalte det som, er spenningen og kicket de får av fart.

Andreas: Også kjøre e...e kjøre veldig fint når folk sitt på.. da tar e.. Ja da kjøre e ikkje forbi eller nokka da.. Litterann da..viss det går seksti i åttin da klare e ikkje dy meg. (ler)... da må e forbi.. nei da..

Andreas mener at han vanligvis kjører hensynsfullt når andre sitter på og at han ikke vil utsette passasjerene sine for unødvendige risikoer. Forbikjøring er i prinsippet en risikabel situasjon fordi du er i motsatt kjørefelt og mange faktorer må være på plass for at det skal være trygt å gjennomføre en slik forbikjøring. Andreas og mange av de andre informantene

forteller at de ofte blir så irritert av lav fart at de ikke klarer å holde seg tilbake fra å kjøre forbi.

M: Viss folk holder fartsgrensa akkurat da? Du sir jo du ligge ti over så da blir no dem liggende mye saktere.

Andreas: Ja viss dei klare å halde fartsgrensa, so e det grett. Men dei so ikkje klare å holde fartsgrensene. Ej blir så intranses forbanna. Prøva du å kjøre forbi dem, og dem ligge midt på veien. Uansett.

M: Mhm, så det e det som irritera deg?

Andreas: Det irritera meg noke jæ.. voldsomt. Og da ette ej he kjørt forbi dei da, da kan det hende det blir litt høgare fart så slakka du av igjen litt.. så..

M: For å legge dem litt bak deg?

Andreas: Ja..

Andreas forteller at han blir forbannet når andre bilførere ikke klarer å holde seg til fartsgrensa og at dette fører til at han både kjører forbi og øker farten betraktelig etter at han har kommet seg forbi. Her ser vi igjen hvordan følelsene og oppstemtheten overstyrrer fornuften og fører til risikofylte situasjoner. Når Andreas forteller at han misliker folk som kjører under fartsgrensa, virker det ikke som om han mener dette fordi trafikken dermed ikke er risikofylt nok for han, men fordi denne personen dermed tar vekk de gode følelsene han får av trafikk og fart. Vi kan godt tenke oss til at irritasjon og sinne ikke skaper en ideell situasjon for å beregne sikkerhet og risiko på veiene, og det kan virke som om det ofte er dette som fører til denne risikofylte atferden som unge menn har blitt så «kjent for». Går vi tilbake til kicket som jeg nevnte at enkelte av informantene fortalte om, kommer vi tilbake til skillet mellom risikosøkende atferd og spenningssøkende atferd. Fart gir unge bilførere en tilfredsstillende følelse. Det har i mange år blitt rapportert et signifikant forhold mellom farten man kjører i og spenningssøking. Som jeg skal ta for meg i kapittel 5, er fart en av de viktigste årsakene til ulykker, og en av de største årsakene til risikofylt atferd og spenningssøking (Moe 2007; Zuckerman 2007: 76; Nordtømme og Øvstedal 2010: 71).

Jeg mener altså ikke å finne noe i mitt datamateriale som tyder på at informantene mine driver med bevisst risikosøking. Deres holdninger viser mye heller til en mer eller mindre bevisst spenningssøking og et ønske om å oppleve et kick i hverdagen. De har opplevd på kroppen at fart er spennende og at denne spenningen gir de en økt følelse av tilfredsstillelse og oppstemthet. Olav Christensen (2001) har skrevet en bok om snowboard som ungdomskultur og hvordan ungdommene ser på snowboard som mer en livsstil, enn en sport eller en aktivitet. Kanskje er bilinteresse og snowboard interesse to sider av samme sak.

Nemlig dette behovet for å utfordre sine egne grenser og lengselen etter dette «kicket» som kommer ved å utføre risikofylte handlinger. Christensen (2001) observerte at alle hans informanter brukte bilbeltet når de skulle ut å kjøre bil. Minutter etter at ungdommen hadde utført farlige triks i en bratt fjellside, følte de det naturlig å ta på sikkerhetsbeltet for å ivareta sin egen sikkerhet. Hvorfor? Jo, for disse guttene vekket ikke bilkjøringen noe spesiell interesse. De mente at spenningsmomentet manglet og at bilkjøring ikke vekket de samme følelsene og det samme «kicket» som snowboardkjøring ga dem. For snowboarderne var det enkelte følelser og kroppslige opplevelser de verdsatt høyere enn sin egen sikkerhet, og de var villig til å ta store risikoer for å oppleve dette kicket de søkte etter. Prinsippet som regjerte i snowboardmiljøene om å tøyne sin egen kapasitet og ikke å ta inn over seg de alvorlige konsekvensene som kjøringen deres kan ha, kan vi se igjen i noen av fortellingene til mine informanter. Akkurat hvorfor dette kicket gir en så god følelse handler ifølge snowboarderne om følelsen av å ha kontroll i en risikofylt situasjon. For best uttelling må det være en fare for skade ved mangel på kontroll i situasjonen. Vi kan kanskje se for oss at guttene som er glad i høy fart på veien, ikke hadde hatt like god interesse av dette om risikoen for å bli skadet var lik null. Ved så å føle at de selv tar kontroll over en kontroll løs situasjon gir dem en adrenalinfylt følelse og de får kicket de er på leting etter (Christensen 2001). Denne tanken om at man opplever et rush eller et kick når man klarer å kontrollere det tilsynelatende ukontrollerbare. Dette begrunnes med at personens opplevelse av manglende kontroll i sine institusjonaliserte liv i dagens samfunn. Zuckerman (2007) mener at en slik forklaring på frivillig risikotaking vil kun omhandle de aller mest ekstreme formene for risikotaking i trafikken. Men når en av informantene mine forteller at han har kjørt 230 km/t på en norsk vei, vil jeg mene at det er også å bruke edgework-teorien for å belyse unge menns frivillige risikoatferd. Når Andreas forteller at han holdt en fart på over 230 km/t på E6, er det ikke lenger snakk om at han bare ikke vet hvilken risiko situasjonen innebærer, eller at han prøver å kompensere for en reduksjon i opplevd risiko. I slike situasjoner tror jeg at vi må snakke om nettopp en form for edgework, hvor skillet mellom død og liv er tynn, og om du ikke innehar de riktige ferdighetene og klarer å ta kontroll over denne ukontrollerbare situasjonen, vil du ubetinget havne på feil side av skillet.

Lav oppfattelse av risiko eller lav risikopersepsjon kan være en god begrunnelse for mye av risikoatferden som informantene snakker om. Wildes (1982) teori om risiko homeostase i sammenheng med trafiksikkerhet belyser hvordan informantenes lave oppfattelse av risiko kan føre til ulykker. Deres opplevde nivå av risiko må sees i

sammenheng med deres aksepterte risikonivå. Wilde mente at hver enkelt bilfører har et ønsket risikonivå og at de justerer atferden sin ut ifra dette nivået. Når opplevd risiko er høyere enn det ønskede risikonivået vil dermed risikoen bli redusert ved sikrere kjøring. Vi justerer atferden vår når vi føles oss risikoutsatt. Dette er til en viss grad lett å forstå for de fleste. Men på den andre siden, mener Wilde (1982) at når den opplevde risikoen er lavere enn det ønskede risikonivået, vil dette føre til mer risikofylt kjøring, til man igjen er på det ønskede risikonivået, helt til man igjen har oppnådd det ønskede risikonivået. Zuckerman (2007: 76) mener at risikotaking i trafikken også kan forklares ved å se på en persons angstnivå i sammenheng med den positive effekten som kommer av risikofylt atferd. Det perfekte øyeblikket mener han er når en person opplever en maksimal forskjell mellom positive og negative følelser i en situasjon. En høy form for glede og en lav form for angst. Han mener dermed at den positive effekten som en person opplever ved høy fart og risikofylt kjøring er høyere sammenlignet med angstnivået blant høy-spenningssøkere enn lav-spenningssøkere. I lys av dette kan det være at de av informantene som opplever en positiv effekt av fart og risikofylt kjøring, dermed er høy-spenningssøkere, mens for eksempel Fredrik er lav-spenningssøkende, eller kanskje ikke spenningssøkende i det hele tatt. Dermed vil dette bety at bakgrunnen for den risikofylte atferden kan være at atferdens positive side (kicket, spenningen) veies høyere enn atferdens negative side (ulykkesrisiko, fare for straff). Jonah (1997) har utført en omfattende gjennomgang av litteratur om sammenhengen mellom spenningssøking og risikofylt atferd i trafikken. Av de 40 studiene han undersøkte, var det bare fire som ikke fant en signifikant positiv sammenheng mellom spenningssøking og enkelte former for risikofylt kjøring. Sammenhengen jeg har funnet mellom spenningssøking og risikofylt fartsatferd i trafikken, kan dermed sies å være et funn som andre forskere også har sett sterke tendenser til.

5 Holdninger til fart i trafikken

5.1 Hvorfor er fartsvurderinger så viktig?

Fart og fartsvurderinger er et stort og viktig tema innenfor trafikksikkerhet. Fartsgrenser finnes overalt og på alle veier i Norge. Fartsholdninger er spesielt viktig med tanke på dødsulykker. I hele 33 % av alle dødsulykkene i 2011 var for høy fart, både etter forholdene og fartsgrensa, en medvirkende faktor i ulykken. Når en ulykke skjer, er det mange faktorer som spiller inn, men ulovlig hastighet er ofte en direkte årsak til at ulykken ender med dødsfall. I tillegg til høy fart, har vi også statistikker som belyser det som kalles «ekstremt høy fart», hvor dette var en medvirkende faktor i 11 % av alle dødsulykkene på norske veier i 2011. Selv om vi ser at gjennomsnittsfarten på norske veien har gått ned de siste årene, utgjør fart fortsatt en stor risiko i trafikken, og når vi i tillegg ser at «manglende førerdyktighet» var en medvirkende faktor i 45 % av ulykkene, kan vi nok si at fartsholdningene til unge uerfarne sjåfører er en viktig del av sikkerhetsbildet på veiene (Statens vegvesen 2012). Ser vi både i ulykkesstatistikkene og kriminalstatistikken fra de siste årene står det klar for oss at fartsovertredelser er en ganske vanlig sak i samfunnet vårt i dag. Elvik (2010: 1094) bekrefter på bakgrunn av sine studier at fartsovertredelser er et veldig utbredt fenomen i trafikken. Han påpeker at selv om de fleste bilførere tror de er rasjonelle når de velger fart, er vurderingene deres ofte basert på en misoppfatning. For høy fart er spesielt utbredt blant menn, noe som kan henge sammen med at menn kanskje kjører bil i mye større grad enn kvinner (Statistisk sentralbyrå 2012c; 2012b). Fartsovertredelser har kanskje blitt så vanlig for oss alle, at vi ikke lenger tenker over at vanlig lovlydige mennesker hver dag er lovbrytere i trafikken. Hva kan forklare dette? Hva forteller guttene jeg har intervjuet om deres forhold til fart og fartsgrenser, og hvordan kan dette forstås ut ifra kriminologisk teori?

Først må vi skille mellom hva som er lovlig fart og hva som er ulovlig fart. Dette for og best mulig kunne vurdere hvordan guttenes holdninger stiller seg til ulovlig fart. Vegtrafikklovens § 6 *Fartsregler* avklarer hva som forventes av en fører med tanke på fart:

«Fører av kjøretøy skal avpasse farten etter sted, føre-, sikt- og trafikkforholdene slik at det ikke kan oppstå fare eller voldes ulempe for andre, og slik at annen trafikk blir minst mulig hindret eller forstyrret. Føreren skal alltid ha fullt herredømme over kjøretøyet. Dersom ikke annen fartsgrense er fastsatt ved offentlig trafikkskilt, må det i tettbygd strøk ikke kjøres fortere enn 50 km/t, og utenfor tettbygd strøk ikke fortere enn 80 km/t» (Vegtrafikkloven § 6).

Denne paragrafen gir en retningslinje til bilførere om at offentlige trafikkgrenser skal følges om ikke andre forhold overstyrer dette. Begrepet som brukes om at man skal «avpasse» farten, er et vagt begrep som kan tolkes på mange måter og kan mistolkes til at man selv kan tilpasse farten sin etter forholdene, uavhengig av fartsgrensa på stedet. Men det er ment å bety at man skal senke farten om forholdene tilsier dette. Her settes det altså krav til at alle førere er gode til å vurdere forholdene på veiene, og selv beregne hvilken fart som er forsvarlig å holde. Men er en gjennomsnittlig bilfører flink nok til å vurdere dette, og hvorvidt har unge mannlige førere nok kunnskap og erfaring bak rattet til å vurdere på en god måte hva som er forsvarlig og uforsvarlig fart på en strekning? Guttene har fortalt om alt fra hvordan de selv vurderer farten de holder til, hvordan de vurderer fartsgrensene på rurale og urbane veier. Noe av det mest interessante de har fortalt meg gjennom intervjuene sine, handler om fart. Dette gjelder både hvilken fart de forteller at de oftest holder, hvordan de forholder seg til fartsgrensa og hva de mener om fart generelt sett. For å kunne se videre på deres holdninger til fart, må vi først ta for oss hva de faktisk fortalte om fart og hvordan de mener å forholde seg til fart i trafikken. Det er selvsagt ikke mulig å si noe om deres fartsatferd ut ifra intervjuene, og vi får kun vite det de ønsker å dele og det de selv forteller. Jeg har inntrykk av at de ikke ser på fartsøvertredelser som ulovlig eller avvikende og derfor har de ingen grunn til å legge skjul på noe. For og på best mulig måte kunne gå dypere inn i deres meninger og holdninger, er det viktig å ta en gjennomgang av hva de forteller og hvordan de forteller det.

5.2 «Det ekje ofte ej helde fartsgrensa»

Hva som er vanlig trafikkoppførsel for guttene, er et viktig spørsmål. Hvor ofte de bryter fartsgrensene i trafikken, er et enda viktigere spørsmål med tanke på at dette er en av de største farene ved unge menns kjøring⁴. Er det vanlig å holde fartsgrensa, for så å teste grensene sammen med noen kompiser en sen kveld? Eller er denne grensetesting ikke noe guttene jeg har intervjuet kjenner til? Eller kommer kanskje denne atferden i tillegg til at de ofte/alltid/daglig bryter fartsgrensa? For å kunne svare på dette må vi først se på hvor ofte guttene faktisk bryter fartsgrensa.

M: Kor ofte du bryte den oppsatte fartsgrensa da? Hver gang du e ute å kjøre da? Hvis du konsekvent kjøre fem over.

Sondre: Ehhh.hehe.. Kor mange gange e bryte fartsgrensa når e e ute å kjøre? Det kjem heilt

⁴ Å bryte fartsgrensens betyr her å kjøre over den lovfestede fartsgrensa på en offentlig vei. 51 km/t på en vei med 50 km/t som fartsgrense, vil være å bryte fartsgrensa.

an på om det e en trailer foran opp fjellet, eller ka ...

M: Men viss du sir du kjøre alltid fem over, så bryte du den jo heile tida da?

Sondre: Heile tida ja.. Nei egentlig ikkje. E vil ikkje si det. For...

M: Tror du at du har hatt en kjøretur der du ikke i det heile tatt har brutt fartsgrensa? Og da meina e ikke over 5-0 i femtisona

Sondre: Ehhm e trur nok at e kjøre konsekvent over fartsgrensa. Ikkje i tredve eller femti, men sånn når du kjem til seksit, sytti, åtti så orka e ikkje å begynn å..e skal iallfall ikkje ha på meg at e kjøre fort i tettbebygde strøk da, sånn som det ekje det nokke poeng i, for da vart det som regel bot uansett...sååå..

For det første kan vi allerede i svarene til Sondre se tegn til at det han legger i begrepet «fartsgrensa» skiller seg litt fra definisjonen som vegtrafikkloven bruker på begrepet og hva det faktisk blir spurt om. På den andre siden viser også Sondre tegn til ikke selv å mene at han faktisk bryter fartsgrensa hver dag og når han innser at han faktisk gjør det, er dette nok noe han ikke ønsker å stå inne for. Han kjenner seg ikke igjen i at han bryter fartsgrensa «heile tida», men forteller samtidig at han kjører konsekvent over fartsgrensa. Konsekvent kan oversettes til målbevisst eller systematisk, noe som vi kan tyde på at han, med fullstendig kjennskap til at det han gjør er ulovlig, målbevisst og systematisk bryter loven. Eller at det blitt så vanlig å kjøre i en annen fart enn fartsgrensa på norske veien, at han aldri har tenkt over at det han gjør flere ganger daglig kan kategoriseres som et lovbrudd ut ifra norsk lov.

Andreas viser tegn til noe av det samme som Sondre ved at heller ikke han vil stå til rette ved at han bryter fartsgrensa så ofte som han faktisk forteller at han gjør. Dette kan vi for eksempel se ved at han ganske kjapt i forklaringen sin skifter fra å fortelle at han gjør det «av og te», til at dette faktisk betyr «kvar dag».

M: E det ofte du kjøre mye over fartsgrensa?

Andreas:.. nej..det hende no seg av og te da.

M: Ka av og til e da?

Andreas: Kvar dag.

M: Av og til e kvar dag?

Andreas: ... Hehe ja.

M: Så hver dag så kjøre du masse over fartsgrensa?

Andreas: Nehii ikkje mykje da..neeei.

M: Kor ofte du har kjørt over hundre km/t da?

Andreas: Neeei.. det e sjeldent.. det e no..

M: Viss du skal si en gang i uka, en gang i måned, en gang i året?

Andreas: Flere gonga i året.

M: Ja men flere ganga i måneden?

Andreas: Jaa

M: Så flere ganga i måneden men ikke flere ganga i uka?

Andreas: Jaaaaau.. det e no.. Kjeme no fort over hundre når du ikkje ser på speedometeret da. ... Nei det e no vell.. nei det e no vell.. til arbeid da kan det no vær ej bikka over hundre da.. Spørs om ej he bila framom mej.

En vesentlig forskjell imellom Andreas og Sondre er at Andreas her blir spurt om hvor ofte han kjører mye over fartsgrensa. Mens Sondre ikke helt ville stå inne for at han bryter fartsgrensa hver dag, vil ikke Andreas helt innrømme at han ikke bare bryter fartsgrensa hver dag og hver gang han er ute og kjører, men at han i tillegg opptil flere ganger i uken bikker 100 km/t på speedometeret. På den andre siden har han ikke noe problem med å snakke om hvor ofte han bryter fartsgrensa.

Andreas: Kvar dag...?

M: Hver dag?

Andreas: Det ekje ofte ej helde fartsgrensa da... Det e sånn viss du e berre ute, berre sånn kosekjøring, det ekkje nokke du skal elle nokke ting sånn, da kan det ver at ej helde fartsgrensa.

Erik har heller ikke noe problem med å forklare hvor ofte han bryter fartsgrensa.

M: Ja kor ofte du bryte den oppsatte fartsgrensa da?

Erik: Daglig. Fleire gonga.

M: Kor mye da?

Erik: Under lappegrensa, som regel.

M: Og det syns du e greit?

Erik: På hovedveia? Ja.

Erik forteller at han bryter fartsgrensa daglig, og han legger ingenting imellom for å prøve å skjule eller snakke det bort. Dette passer sammen med det Erik forteller videre om at han ikke ser et problem med dette, og mener det er helt greit å kjøre over fartsgrensa. Han forteller også at han gjerne kjører både 10 og 20 km/ t over den oppsatte fartsgrensa, men at han er opptatt av ikke å miste sertifikatet og holder seg derfor under den fryktede «lappegrensa» som jeg kommer tilbake til i kapittel 5.6. Fredriks svar kommer etter en litt lengre diskusjon om hva som faktisk ligger i begrepet «fartsgrensa». Når innholdet er avklart, svarer han litt motvillig dette:

M: Så kor ofte du bryte fartsgrensa da? Når du kjøre 51 km/t har du brøte den da. Blir det hver gang du e ute å kjøre?

Fredrik: Ja det gjør e nok da.

Det er ganske klart at Fredrik ikke er tilpass med å bryte loven, og derfor heller ikke vil helt innse at han bryter den så ofte som han faktisk gjør. Vi kan her se et klart skille mellom to grupperinger av forklaringen innenfor dette temaet. Når det gjelder daglige fartsbrudd er det en gruppe av informantene som forteller at de gjør dette daglig og som ikke gir inntrykk av at de ser på dette som et problem i det hele tatt. På den andre siden har vi den gruppen som ikke før hadde tenkt over at de faktisk bryter fartsgrensa og loven ved deres fartsmonster. Disse vil ikke helt innrømme eller innse at de faktisk bryter vegtrafikklovens paragrafer om fart nesten hver gang de er ute og kjører, og de er nok også redde for å bli stemplet som lovbrutere. Det vil være interessant og se om dette skillet også viser seg innenfor andre tema. I motsetning til dette skillet kan vi også dele informantene inn i de som mener at de ikke bryter fartsgrensa fordi begrepet fartsgrensa betyr noe annet enn det gjør i vegtrafikkloven, og de som mener de bryter fartsgrensa og er klar over det. Også har du Isak, som mener han bryter fartsgrensa daglig, men ikke mener at han kan betegnes som en råkjører. Utsagnet hans tyder på at han ikke mener det er unormalt å kjøre 10 km/ t over fartsgrensa.

M: Kor ofte du bryte fartsgrensa da tror du?

Isak: Daglig. Men altså e skal ikke få meg sjøl til å høres ut som en sånn råkjører, for det ekje e. Men e ligge som regel minst 10 over fartsgrensa da,

Isak vil kanskje ikke bli betegnet som en råkjører, men han forteller at han som oftest kjører 10 km/t over fartsgrensa, og selv om dette er ganske vanlig, er det fortsatt et brudd på vegtrafikkloven.

5.3 «Fem - ti km/t over»

Det første fellestrekket som stikker seg ut er at alle informantene forteller litt forskjellige varianter av den samme historien når det kommer til deres mer konkrete holdninger til fart. Som vi kan se i det forrige avsnittet forteller informantene at de alle på daglig basis bryter vegtrafikklovens fartsregler. Deres forklaringer viser at de ikke ser det helt store problemet i dette regelbruddet og at de mener at det er mer vanlig blant alle sjåfører å bryte fartsgrensene, enn det er å følge dem. Så hva mener de er normalt og unormalt når det kommer til hvor fort over fartsgrensa man kan kjøre, og hva forteller dette om deres egen holdning til fart og fartsgrenser i trafikken?

Sondre: E kjøre jo kronisk..ehh. 5 kilometer over i femti sona, seks kilometer over i seksti sona, sju kilometer over i sytti sona, åtte kilometer over i åtti sona.

Sondre forteller her at han alltid kjører over fartsgrensa, og i tillegg forteller han at han bryter fartsgrensa mer jo høyere hastigheten er. Han mener også at dette er noe han konsekvent følger, og det vil med andre ord si at han bryter vegtrafikkloven hver gang han sitter bak rattet. I tillegg til det, forteller han her litt mer om hvordan han mener egen fartsatferd har forandret seg opp igjennom årene.

Sondre: Neida.. hehe.. e kjørt aleine før. Til og frå byen for eksempel..når e studert.. og da va det no.. ja e kjaur mykje hardt ja..for me sjølv på..seint på kveldstid og sånn som det der. Ekkje nokke å legg skjul på det. Både 140 og 150 over fjellet det ekje no.. som stoppa meg i det..da. Men no har e varte meir økonomisk, litt meir fornuftig heldigvis.

Sondre forteller at han opp igjennom årene har blitt litt mer fornuftig når det kommer til hans valg av hastighet. Når han studerte, bodde han en liten kjøretur fra der han vokste opp og han pleide ofte å kjøre hjem i helger og ferier. På disse turene kunne det fort bli mer enn lovlig hastighet. Dette var på kjente veier og ofte sent på kvelden. Kanskje virker det litt mer overkommelig å bryte fartsgrensa når det er mørkt ute, og man ikke føler seg sett. I tillegg er denne tanken om at han er alene og at han kun skal fortest mulig hjem. Både alder og økonomi har altså ifølge Sondre spilt en rolle for at hans holdninger til fart har blitt mer fornuftige de siste årene, og det virker som om han mener at disse holdningene gjenspeiles i hans faktiske atferd på veiene. Han forteller at det er viktig for han å beholde sertifikatet sitt og ikke få bot, og at han derfor «kjøre ikkje meir enn en 115 når e kjøre forbi i åttin for å si det sånn da».

M: Ka fart du bruka å holde da? Ka som e greit og ikke greit?

Andreas: Nei det spørns no kor e e da. E ej inni et byggefelt der det e tredve, so prøve e no å halde tredve da, men det ekkje like enkelt kvar gong.

M: Ja så i byggefelt når du e bekymra for små barn og sånn, viss der e 30, ka som e vanlig da?

Andreas: Nei femogtredve - førti.

M: Vis du vil si sånn det du vanligvis ligge på da? Vil det bli sånn ti over det da eller?

Andreas: Ligge rundt fem - ti over. Sånn e kjøyre på mesteparten av veiane herno. Her e no 60, og da helde e i grunn 70 i grunn.

M: Så viss der e 60 så kjøre du 70, og e der 70 så kjøre du 80 og e der 80 så kjøre du 90?

Andreas: Ja det bruka no ej, viss der e 80 der ligg ej kanskje litt meir da.

Andreas er en av de yngste informantene, men selv hans holdninger til fart skiller seg ikke veldig ut ifra de andres. Han forteller som vi ser her at han som oftest legger seg på 5-10 km/ t over fartsgrensa og viser ikke noe tegn til at han mener dette er problematisk. Han nevner på den andre siden at han er bekymret for å kjøre på små barn, så han prøver å holde fartsgrensa for

å minske denne faren. Derimot forteller han at dette ikke alltid er like enkelt. Det er en ting å ønske å følge fartsgrensa, en annen ting er og faktisk gjør det. Tanken om dette ønsket kan trolig videreføres til å gjelde også Fredrik og Jonas, som begge mener og tror at de er flinke til å holde seg til reglene i vegtrafikken. Men hvilke regler prøver de egentlig å følge?

M: Ka fart du holder deg til når du kjøre i trafikken da?

Fredrik: E ligge kanskje en dæsj over. Følger flyten.

M: Ka en dæsj over e da?

Fredrik: Nei. Fem over kanskje. På speedometeret. Det e kanskje fartsgrensa, e vet ikke.

M: E det der trafikken flyte?

Fredrik: Ja det vil e si. Sånn som på [lokalveg] der e det jo 50-sone, og der går jo trafikken i 60 på speedometeret iallfall.

M: Så da velge du å følge flyten?

Fredrik: Ja.

Når Fredrik sier «en dæsj over» høres det ikke så mye ut, men hva er mye? Hvor går grensa? Siden den eneste grensen vi har til disposisjon er fartsgrensa, er «en dæsj over» ulovlig. Fredrik gir oss igjen assosiasjoner til at denne praksisen med å kjøre *litt* over fartsgrensa er mer utbredd enn vi kanskje vil innrømme. Utrykningspolitiet (2013: 9) melder i sin statusrapport at den meste av farten på Norge veier, foregår over fartsgrensa. Fredriks begrep «dæsj» er ikke så veldig spesifikt, men han forklarer at han prøver å følge flyten i trafikken, og at farten flyter minst 10 km/t over fartsgrensa, i hvert fall i 50-soner. For at tanken hans om dette skal stemme, vil dette si at så å si alle bryter fartsgrensa. For hvordan kan ellers trafikken flyte 10 km/t over, om det kun er han og andre unge, ferske sjåførere som holder denne farten? Jonas mener at han holder fartsgrensa, men forteller at han for det meste kjører 10-20 km/t over.

M: Ka fart på veien. Ka e liksom greit og ugreit?

Jonas: Nei det e vell greit å ligge i en ti km over fartsgrensa. Kanskje tjue. Spørs kor det e da. No så holder e fartsgrensa da. Før så

M: Så viss fartsgrensa e seksti, så kjøre du seksti? Ikke 61?

Jonas: Neis så klart du kan no ligge fem over, det spilla no ikke så jævlig stor rolle da.

Når han blir spurt om hans tendens til å ha litt motstridene uttalelser om sine holdninger til fart, blir han fort litt defensiv. Han mener at det er greit å kjøre 10-20 km/t over fartsgrensa, men mener samtidig at han alltid holder fartsgrensa. Når han blir spurt om dette på en litt annen måte svarer han at «det spilla no ikke så jævlig stor rolle da».

Erik er en av de informantene som forteller minst om sine fartsholdninger, men samtidig forteller nok til at vi kan se antydninger til en litt nonchalant holdning til vegtrafikkloven og da spesielt fartsregler. Dette er interessant i sammenheng med at han tidligere er dømt for fartsovertredelser, og har sonet en kortere fengselsdom for dette. Denne dommen og den medfølgende straffen ser ikke ut til å ha forandret eller forbedret hans syn på fartsreglementer. Som jeg har sitert Erik på tidligere forteller han at han bryter fartsgrensa hver dag, og at han er spesielt opptatt av å holde seg under «*lappegrensa*». Eriks tanker om hvordan han regulerer farten sin, handler om at han hele tiden er opptatt av å holde seg under grensen for når han er i risiko for å kunne miste sertifikatet. Dette betyr ikke nødvendigvis at han hele tiden kjører 20-30 km/t over fartsgrensa, men vi kan se for oss at han ser på det som uproblematisk å kjøre 5-10 km/t over. Han forteller så at han opptil flere ganger daglig bryter vegtrafikkloven, men han gir ikke noe utfyllende informasjon utover dette. Så hva forteller dette oss om Erik og hans forhold til fartsgrenser? Han ser ingen grunn til å følge dem, og som han forteller senere ville han ikke hatt et problem med å måtte sone en fengselsstraff for dette igjen. For som han forteller meg, var soning nesten som å være på ferie. I litt samme sjiktet som Erik, befinner Isak seg. Han forteller at han som oftest ikke ser på skilter for å finne ut hvilken fart han bør holde. I tillegg skiller han seg litt ut ifra det de andre informantene har fortalt om hva de ser på som normal fart. Mens mange av de andre informantene forteller at de mener det er greit å bryte fartsgrensa, så lenge man holder seg under 10 km/t over, viser Isak at han kanskje har litt andre holdninger.

M: Du sjøl da, kor du bruka å legge deg i forhold til fartsgrensene og sånn?

Isak: Eh.. På mange måta så ser e ikke på fartsgrense i det heile tatt. E ser an kjøreforholda. E der mye trafikk, e det midt på dag, e det glatt ut. E bruka veldig ofte å legge meg etter forholda. Kunne sikkert fort ha mista lappen nokken plassa, men sikkert nokken som ville ha fløyta meg for å ha kjørt sakte andre plassa, så det kommer heilt an på forholda.

M: Kor ofte du bryte fartsgrensa da tror du?

Isak: Daglig. Men altså e skal ikke få meg sjøl til å høres ut som en sånn råkjører, for det ekje e. Men e ligge som regel minst 10 over fartsgrensa da, men det har jo mye med at e har jo stor erfaring.

M: E det forskjell på kor mange prosent du bruka å ligge over i forhold til 30-50-80. Har du nokken tanka rundt kor man burde ligge?

Isak: Neis det e som regel en 10-15 over e ligge, så lenge forholda tillate det. Uansett om det e 50 eller 80-sone e kjøre i, med mindre det e 100-sone da bikka man fort litt vell mye.

Her kommer et annet fellestrekk blant informantene fram. Nemlig fartsholdninger om 80 til 100-soner. Når det kommer til de høyeste hastigheter viser de fleste av guttene en mer eller mindre motstridende tanke rundt fart i forhold til det de ellers sier. Man prøver å holde seg innenfor denne 5-10 km/t over fartsgrensa regelen, men når det kommer opp 80 km/t på skiltet,

kastes disse ambisjonene tilsynelatende ut av vinduet. Hvorfor virker det som om alle informantene mener at det er mer normalt og greit å bryte fartsgrensa mer, jo høyere fartsgrensa faktisk er? Risikoen for at en ulykke skal bli fatal, øker jo sammen med farten. Så kanskje er det ikke faren for ulykker som vanligvis stopper de fra å holde slike hastigheter i lavere fartsgrenser. Som jeg tok for meg i det forrige kapittelet om risiko, så vi tendenser til at guttene kanskje ikke har en høy risikopersepsjon i trafikken, og dermed ikke er bekymret for ulykker. Om de i tillegg ikke er erfarne med å vurdere farten etter forholdene, kan det som Isak forteller om, fort gjør at han havner i vanskelige situasjoner på veiene. For hvordan skal han kunne justere farten etter forholdene om han ikke vet hvilket fart de forskjellige forholdene krever med tanke på ulykkesrisiko. På dette punktet kan vi igjen dele informantene inn i to grupper. På den ene siden har vi de som følger det som de mener er normalen, om denne så er i strid med vegtrafikkloven eller ikke. På den andre siden har vi de som kanskje bryter det normale i trafikken i tillegg til vegtrafikkloven. Disse mener til en viss grad at deres egne erfaringer og vurderinger av føre og forhold er mye viktigere og bedre for å bedømme hvilken fart som er «riktig» å holde på en veistrekning, enn stedets fastsatte fartsgrense. Den andre gruppen holder seg derimot til det de mener er normer og regler i trafikken, og prøver å skape minst mulig uhygge blant andre trafikanter.

5.4 Ekstreme hastigheter

Ekstreme hastigheter er kanskje det punktet hvor disse unge mennene skiller seg mest fra den gjennomsnittlige bilfører. Ønsket, eller behovet, for å utfordre grenser og prøve nye ting er noe av det som kjennetegner ungdomstida, og bilkjøring kan være en måte for disse guttene å få utløp for dette. Her kan de teste ut sine egne grenser, se hvor «tøffe» de faktisk er og bryte vekk fra det normale. I tillegg kan det virke som en måte for dem å forsterke sin maskulinitetsfølelse både overfor seg selv og andre. Som Kolnar (2006: 208-209) skriver er vold en måte for menn som verken har økonomisk, kulturell eller sosial kapital å gjenopprette sin egen kjønnskapital. En måte å stanse «lekkasjen i kjønnet» som man blir utsatt for når man er representant for «maskulinitet som kjemper i marginene». Kanskje har fartsovertredelsen den samme funksjonen for unge menn på bygda, som Kolnar mener volden kan ha. For å få fram noe av det mest «ekstreme» guttene har opplevd rundt fart og hastigheter, spurte jeg informantene om de kunne fortelle om den gangen de opplevde sin høyeste hastighet bak rattet.

M: Har du en spesiell hendelse der du huska at du kjørte det forteste du nokken gang har kjørt?

Andreas: Ja e va på.... det va på E6en det.

M: Ja fortell.

Andreas: Nei oss va på vei til Oslo.

M: På langtur?

Andreas: Ja. So va ej. Klokka va no halv fem, fem om natta. Så låg oss der i 130, 120 kanskje så kjøme der ein bil bak oss. Pressa se opp i ræva, så kjika oss berre i hitterste speilet så gir oss på litt også kjørte han forbi oss, også kjørte vi forbi han igjen. Også han forbi oss igjen. Og sånn holdt oss på lenge. Også kjørte han frå oss... Også bytta oss sjåfør, og da tok oss han igjen. Og da mellom der, så hadde oss ganske høge fart da.

M: For dokke skulle ta han igjen?

Andreas: Det vakje plana å ta han igjen, men det vart no berre sånn.

Vi kan se for oss at denne historien trolig ville sett litt annerledes ut om Andreas skulle fortelle den til en kompis, i stedet for en forsker i en intervjusituasjon. Innenfor sosial handling er det flere måter maskulinitet blir representert og utført på (Messerschmidt 1993). Connell (2005: 78) mente at maskulinitetene posisjonerer seg i forhold til hverandre, og at hegemonisk maskulinitet er den til en hver tid høyest ansette strategien å gjøre maskulinitet på. Om vi setter maskulinitet i sammenheng med bilkjøring, kan vi si at guttenes maskulinitet blir utfordret når andre menn kjører forbi dem. Guttenes maskulinitet blir dermed satt på prøve og truet, og guttene må kjøre forbi han igjen, for å kunne opprettholde sin egen posisjon i kjønnshierarkiet (Connell 2005: 78). Dette truer igjen han som forbikjørte sin maskulinitet, og han må derfor kjøre forbi dem igjen. Dette blir en direkte konfrontasjon mellom to mannlige sjåførers utførelse av maskulinitet, taperen må finne andre arenaer for å gjenopprette den tapte følelsen av en maskulin identitet. I dette forrige sitatet, snakker Andreas om «oss», og han forteller ikke eksplisitt hvem som kjørte bilen til enhver tid. Dette kom fram senere i intervjusituasjonen, da denne hendelsen dukket opp igjen.

M: Vet du ka det forteste du nokken gang har kjørt e?

Andreas: Ja. Tohundre og tredve.

M: Kor?

Andreas: E6en

M: Var det på den turen du snakka om?

Andreas: Ja

M: Tohundre og tredve. Korsen det va da?

Andreas: Gikk fort..

230 km/t på en norsk vei, med kompiser i baksetet. Dette utsagnet kan få oss til å tenke over hvorfor vi i det hele tatt har vanlige personbiler som kan gå så fort på veiene. Hvorfor selges det biler i Norge som kan kjøre i 230 km/t? I Norge har vi en øvre fartsgrense på enkelte hovedveier på 100 km/t. Men ikke alle land har en øvre fartsgrense på 100 km/t, og dette kan være noe av grunnen til at bilene er laget for å kjøre så fort. Vi lever også i et samfunn hvor det er om å gjøre og komme seg raskt fram. Og mange vil nok mene at fartsgrensene er for lave i Norge, men har vi egentlig behov for å kjøre biler som kan gå 230 km/t, når det ikke er lovlig å kjøre over 100 km/t? Vi kan nok anta at så lenge muligheten er der, vil det trolig alltid være noen som ikke klarer å motstå fristelsen til å prøve ut farten. Men tilbake til Andreas. I hans første gjenfortelling av denne episoden unnlater han å fortelle hvor høy fart de kom opp i til slutt, og hvem som kjørte bilen på hvilket tidspunkt. Andreas: *«og da mellom der, så hadde oss ganske høge fart da»*. Han forteller ikke historien på en måte som får oss til å tro at han kjørte bilen, eller at farten kom opp i over 130 km/t. I mine øyne gir iallfall ikke uttrykket *«ganske høge fart»* assosiasjoner til 230 km/t. Lyng (1990: 858) skriver at såkalt edgework ofte involverer å prøve å presse teknologi til det ytterste maksimum, for eksempel når en motorsportfører presser bilens ytelse til dens mekaniske grense. Det samme kan her sies om Andreas sin atferd, hvor han og kompisen ender opp i en konfrontasjon om hvilken bil som går forrest, og hva som er deres bils maksimale ytelsespunkt. Samtidig mener Lyng (1990: 858) at edgework også kan handle om å presse seg selv og kroppen til dens maksimale ytelsespunkt, og kanskje blir ekstreme hastigheter en blanding av å teste bilens maksfart, og kroppens og sinnets maksfart. Dermed tester guttene både bilens maksimale ytelsespunkt, og hvor grensen går for hva deres egen kropp og sjel kan tåle.

5.5 «Å følge flyten i trafikken»

Det som ofte går igjen i svarene til guttene om fart er at de snakker om *«flyten i trafikken»* og viktigheten av å følge denne. Hva legger de i begrepet *«flyten»* og hvor flyter så trafikken?

M: Hvis du vil si sånn det du vanligvis ligge på da? Vil det bli sånn ti over det da eller?

Andreas: Ligge rundt fem - ti over.

M: Føle du at det e der trafikken flyte?

Andreas: Ja det flyte i grunn i tredve me da, men tredve e et sånn lite sånn irritasjons fart.

M: Ka som gjør at det e irritereande da?

Andreas: For du klare ikkje. Sånn som ej, ej he no automatgir og da klare ej ikkje å halde akkurat tredve, så da blir det litt over.

Andreas: Det ekje ofte ej helde fartsgrensa da. Det e sånn viss du e berre ute, berre sånn kosekjøring, det ekkje nokke du skal elle nokke ting sånn, da kan det ver at ej helde fartsgrensa.

M: Ka du tror som gjør at du aldri holder fartsgrensa?

Andreas: neisj, nei sei det... det hekje ej nokke godt svar på, men det e no.

M: Så viss der e 60 så kjøre du 70, og e der 70 så kjøre du 80 og e der 80 så kjøre du 90?

Andreas: Ja det bruka no ej, viss der e 80 der ligg ej kanskje litt meir da.

M: E det sånn at jo høyere fartsgrense, jo høyere ligge terskelen før du syns det begynne å bli for fort?

Andreas: Ja du må no, du må no tenke over kor du e da.

Trafikken flyter ifølge Andreas på flere fartsnivå i trafikken. Med utsagnet «Ja, *det flyte igrunn i tredve me da*», ser vi at han ikke mener at trafikken alltid flyter i 5-10 km/t over oppsatt fartsgrense, men at den i 30-soner også kan flyte på fartsgrensa. Et litt motstridende utsagn om jeg forstår han rett. En forklaring på dette kan være at siden Andreas er blant de yngste av informantene, er bilkjøring og fart for han fortsatt veldig knyttet til hans identitet. Han vil kanskje prøve å forklare at farten han holder faktisk er litt høyere enn normalen, for dermed å vise at han er litt vågal på dette punktet. Det kan også sees i sammenheng med at han forklarer hvorfor han kjører 5-10 km/t over fartsgrensa med å påstå at det er der trafikken flyter. Kanskje er dette en måte for han å forsvare eller nøytralisere det umoralske i handlingen hans. Han nekter for at handlingen er avvikende, og at han selv har kontroll over flyten i trafikken og dermed kan det hende at han bruker nøytraliseringsteknikken «benektelse av ansvar», hvorpå han benekter og selv ha ansvar for handlingen (Sykes og Matza 1957: 667). Dermed kan Andreas bryte vegtrafikkloven, uten å måtte ta et oppgjør med normene og reglene i trafikken. Andreas er ikke alene om denne tanken, for når jeg spurte Fredrik hvorfor han brukte å holde seg til flyten i trafikken, svarte han følgende:

M: E det nokke spesiell grunn til det?

Fredrik: Det e vell for å ikke skape uhygge da. Folk blir ofte sur, viss dem på ligge bak og. Også e det travelt å ha nokken tett opp i ræva.

Når det kommer til Fredrik, skiller han seg litt fra Andreas ved at han er mer opptatt av at hans fartsovertredelser kanskje ikke er et tegn på at han er tøff i trafikken, men at dette faktisk er normen i trafikken og at han derfor ikke bryter noen regler ved å følge flyten. Igjen ser vi bruken av en nøytraliseringsteknikk for å forsvare seg mot at noen dømmer handlingen (Sykes og Matza 1957). Fredrik prøver her å forsvare det å kjøre for fort, med at dette er det moralsk riktige å gjøre. I tillegg til å se tendenser til at han også benekter ansvar, viser han

tegn til å ha en større lojalitet til normene i trafikken, enn vegtrafikkloven, noe som Sykes og Matza (1957: 669) betegner som «appellen til høyere lojaliteter». Fredrik mener at det er helt vanlig å kjøre 5-10 km/t over fartsgrensa, og at hans fart ville blitt mer avvikende om han følger fartsgrensa. Han prøver å forklare hans handlinger med å unnskyld seg med at «*alle andre*» også gjør dette. Ved å bruke «*alle andre*» som en forklaring på hvorfor han selv bryter vegtrafikkloven, kan det fort virke som om han mener han selv ikke har et ansvar for sine egne handlinger, og at dette er en handling han mer eller mindre blir kastet ufrivillig ut i (Sykes og Matza 1957: 667). Nesten som om det er noe utenforstående som påvirker trafikken utenfor hans kontroll og at han dermed blir tvunget inn i en situasjon hvor han må kjøre 5-10 km/t over oppsatt fartsgrense for ikke å møte reaksjoner fra andre i trafikken. I tillegg virker det som om han er redd for å skape uhygge eller irritasjon blant andre sjåførere, og derfor avpasser farten sin etter flyten i trafikken, ikke fartsgrensa. Dette kan tolkes som om Fredrik er mer utilpass med å få sanksjoner fra andre sjåførere, enn fra politi og rettsvesenet. På den andre siden kan det hende at Fredrik er mer bekymret for andre trafikanter, fordi han nesten øyeblikkelig merker sanksjonene fra andre sjåførere om han ikke følger det han selv mener er normen i trafikken.

Ifølge Fredrik og Andreas ligger flyten i trafikken rundt 5-10 km/t over fartsgrensa på de fleste strekninger, men det kan virke som om dette skillet mellom fartsgrense, og den faktiske farten øker i tråd med volumet på fartsgrensa. Dette er et poeng noen av de andre informantene også kommer med. Isak forteller her litt om hvordan han ser på dette:

Isak: Neis det e som regel en 10-15 over e ligge, så lenge forholda tillate det.. Uansett om det e 50 eller 80-sone e kjøre i, med mindre det e 100-sone da bikka man fort litt vell mye.

Flere av guttene mener at det er lettere å kjøre fortere enn fartsgrensa, jo høyere denne er. I 80-sonen kan det fort gå mye fortere enn det ville gjort i en 30-sone. Og er det 100-sone, kan det virkelig gå fort. Dette skillet korresponderer også med det guttene ser på som akseptabel eller normale hastigheter i trafikken. Det er akseptabelt å kjøre 130 km/t, men ikke i ei 50-sone. Forholdet de har til fart, viser at de faktisk har en form for risikopersepsjon i trafikken. Deres ønskede risikonivå, ligger kanskje bare høyere enn den burde med tanke på hvordan de vurderer fart og ulykkesrisiko (Wilde 1982).

5.6 «Lappegrensa»

Som en del av denne rurale bilkulturen, og som maskuline fartsglade spenningssøkende menn, er det en frykt som står større enn alle andre. Og det er frykten for å miste sertifikatet eller «lappen» som de kaller det. I denne sammenhengen er det derfor viktig for dem å vite hvordan de hele tiden skal holde seg sikkert innenfor grensene for hvilken oppførsel som kun vil straffes med bøter, og hvilken oppførsel som vil straffes med fratagelse av sertifikatet. Når det kommer til guttenes kunnskap om trafikkregler, kan det virke som om det er på dette punktet de er mest opplyst. Erik introduserte oss for begrepet *lappegrensa* når som jeg spurte han hvor mye han brukte å kjøre over fartsgrensa. Lappegrensa kan vi forstå som grensen for hvor høy fart over den oppsatte fartsgrensa en sjåfør kan holde, før han blir fratatt sertifikatet ved en eventuell fartskontroll. Dette er noe mange av informantene har gode kunnskaper om, og for de mer fartsglade av guttene er det nesten som at dette er den eneste trafikkregelen de lever etter.

M: Syns du det virka som om jo høyere fartsgrensa e på ei strekning, jo høyere over fartsgrensa ligge folk?

Fredrik: Ja altså det e jo. E vetsje e. Det e jo en sånn prosentvis greie du kan ligge over før du mista lappen. Og det e jo folk som spekulera i den metoden.

M: Så du tror det e mange som har vært inne og kjika og legge seg fint under den?

Fredrik: Ja. Det e e ganske sikker på.

Fredrik setter seg selv litt utenfor de andre, ved å si at det finnes personer som spekulerer i den overnevnte lappegrensa. Han mener derimot at han ikke er en av disse personene. Erik legger ikke skjul på at han gjør dette, og Sondre forteller at dette er et normalt middel for å sikre seg mot å miste sertifikatet.

Sondre: Men det viss e kjøre forbi, så helde e alltid speedometer nåla nedenfor der e hadd mista lappen, i tilfellet e skulle blitt tatt på ei lang strekning viss e kjøre forbi da. Sant... e kjøre ikkje meir enn en 115 når e kjøre forbi i åttin for å si det sånn da.

Han forteller også at denne lappegrensa er noe han har vært inne på internett og søkt opp, så han til en hver tid er sikker på at han holder seg under denne. Hvorfor er det så viktig for han å holde seg under denne grensa?

Sondre: Om e kjøre i 120 da, i 80 sona, heilt her ifra til V, så tjene du sikkert ikkje meir enn en ti minutt på det uansett. Ti minutt har alle ikkje sant.. så e begynt og tenk litt meir sånn da.. Så hakje e råa til å betale fartsbot heller. Og e har i hvert fall ikke råd til å miste lappen... det hadde blitt for dyrt å ta opp igjen.

Han mener at han ikke sparer mye tid på å bryte denne lappegrensa, og det koster mye om du mister lappen. Dette er det han bruker som forklaring på hvorfor han holder seg under denne grensen.

Begrepet «å miste lappen» kan gi assosiasjoner til en holdning blant guttene om at de ser på lappen som noe de har ervervet seg og en rettighet de har, og så kommer politiet og tar denne rettigheten fra dem. Måten de ordlegger seg på her, gjør at det kan virke som om de ser på denne reaksjonen som å miste en viktig eiendel. Å ha førerkortet er en rettighet myndighetene har gitt deg, og myndighetene kan frata deg denne rettigheten igjen. Mange av informantene har en tendens til å skifte fokuset fra deres egne avvikende handlinger i trafikken, til motivene og handlingene til de som definerer deres handlinger som avvikende, og fordømmer det de gjør (Sykes og Matza 1957: 668). Når guttene skifter fokus fra seg selv til å fordømme eller kritisere de som defineres deres handlinger som lovbrudd kan dette sees på som en form for forsvar mot å bli satt i bås som lovbryster.

Andreas: Nei asso dei påstende no åsså sei, å sei det att ungdom mellom 18 og 20 dei e dei verste. Men det ekje ej enig med dem i.

M: Ka du meina i forhold til at dem meina dem verste. Ka du meina?

Andreas: Nei for dei påstende no det dissa herre trafikkforskerane og dissa herre. Ungdom mellom 18 og 20 e dei som e verste. At det e dei so kræsja mest, det e dei so he høgast fart. Men e ekje enig med dej d. Sjøl om atte dei kræsja, og at e veit der e ungdom so he drept se ta dei he høg fart, det veit e atte der e da. Men e vikkje sei at det dei e dei verste.

M: Ka som e dei verste da? Gamlingane?

Andreas: Asso dei ekje verste på høge fart da, dei e verst på lag fart. Ej vil sei atte alle he, alle he en dag der dei kjøre fort. Dei kankje komme å sei atte menn myllja atten og tjue e dei verste.

M: Korfor du tror dem kommer med sånne utsagn da? Kor du tror dem får det ifra?

Andreas: Nei det e no dissa herno statistikkane sine det.

Andreas prøver ikke bare her å skifte fokus fra sine egne handlinger i trafikken, men han prøver å skifte fokus fra alle unge menns handlinger i trafikken, og påpeker at selv om han vet at unge menn kjører fort, og selv om han kjenner ungdommer som har kjørt seg i hjel, så mener han at unge menn ikke er «de verste» i trafikken. Han fortsetter med å begrunne denne tanken med at han tror «atte dei peika først ut han so he hatt lappen minst.» Han tror at de som avgjør skyldspørsmålet i ulykker, er partiske og ofte legger skylden på unge menn, som et resultat av stigmaet rundt unge menn og trafikk. Han nevner også mørketall i statistikkene og han påstår at «sjøl om det atte dei sei atte ungdom e dei verste, og dei i femtiåra e dei haraste på å kjøre i berusa tilstand». Både alkohol og høy fart er risikofylt å ha i trafikkbildet, men det kan virke som om Andreas, selv om han forteller at han kjører relativt

fort på en daglig basis, prøver å nøytralisere dette, med at det finnes andre ting som er verre, eller at de som fordømmer det han gjør, fokuserer på feil atferd. Han påpeker at han «*e ikkje enig me dissa herre trafikkforskeran.*» Og når det er trafikkforskerne som fokuserer på at unge menn er verstingene i trafikken, og at fart er det farligste, blir det naturlig for Andreas å fordømme det de sier, og si seg uenig i deres konklusjon, for å kunne nøytralisere hans egen fartsatferd (Sykes og Matza 1957: 668).

5.7 Å følge fartsgrensa, eller å følge flyten

Hos flere av informantene snakkes det om normer og regler i trafikken som noe eget som skiller seg fra vegtrafikkloven. De forteller om uskrevne regler og flyten i trafikken når de skal begrunne og forklare egne fartsovertredelser. Mange av guttene viser en klar indikasjon på at det er viktigere for dem å følge flyten i trafikken, enn det er å følge vegtrafikkloven. Når Kristoffer får spørsmål om hva han tenker om farten på veiene, spør han om jeg mener fartsgrensene eller farten som folk holder. Allerede her gir han inntrykk av at han har en oppfatning om at dette er to separate ting. Fredrik forteller også at han har en oppfatning om at det å bryte fartsgrensa er en vanlig affære i trafikkbildet:

M: Korsen du tror det hadde vært om dem hadde satt fartsgrensa til 60 på NN?

Fredrik: Da tror e folk hadde kjørt i 70.

M: Men du vet ikke korfor du tror dem hadde gjort det?

Fredrik: Ja. E tror det e en sånn uskreven regel. E hadde ei venninne som va dattera til en politimann, og når ho øvelseskjørte så fikk ho beskjed om og alltid ligge ti over fartsgrensa. For det va sånn det va. Og det fortelle jo på en måte litt om synet på trafikk da.

M: Føle du at det synet e nokke som går igjen, og at det har blitt en slags uskreven regel for alle?

Fredrik: Ja.

Fredrik mener altså å oppleve at det er en uskreven regel i trafikken om at man noen ganger på tross av vegtrafikkloven, skal følge normene blant bilførere for hvordan man skal avpasse farten bak rattet. Her kommer igjen «appellen til høyere lojaliteter» inn (Sykes og Matza 1957). Vi kan kanskje ikke kalle trafikken en egen kultur eller subkultur, men vi kan se for oss alle bilførere som en stor gruppe mennesker med normer og regler som de alle følger til en viss grad. Noen av disse er nedskrevet i vegtrafikkloven, mens andre er uskrevne regler og normer, som du vil møtes med sanksjoner, om du ikke følger dem. Den sosiale kontrollen, som skal passe på at regler og normer i samfunnet blir fulgt, svikter ved at bilførere kan bryte

vegtrafikkloven uten å bryte normene i samfunnet. Rasjonalisering av handlingen fastholdes ved at man har en høyere lojalitet til andre bilførere enn til rettsvesenet. Dermed kan en bilfører bryte vegtrafikkloven uten at han skader sitt eget selvbilde, og risikerer å bli stemplet som en lovbrøtters eller en kriminell av seg selv og andre. Velger du som bilfører å verdsette din lojalitet til vegtrafikkloven og rettsvesenet vil du ifølge guttene møte små og store reaksjoner fra andre på veiene. Disse reaksjonene kan som for eksempel Fredrik fortalte ta en mer personlig og kroppslig form ved at man kjenner uhyggen og ubehageligheten tett på kroppen fordi man vet av erfaring at det er lite ønskelig at man bryter normen om å følge flyten i trafikken. Reaksjonene kan også være mer synlige ved at bilføreren bak kjører helt tett inntil deg for å signalisere at du må øke farten.

M: Men hvorfor akkurat så mye over fartsgrensa?

Sondre: Jo fordi det e som regel på alle bila så e det en liten feilprosent i målinga også e det.. Og e trur ikkje att laserane bruka og att dem bruka og stopp folk som kjøre tre kilometer i timen da, over fartsgrensa. E vet kor fort bilen min ligg på speedometeret, både på vinterdekk og på sommerdekk så. Så det ekje meg du ska skyld på når det e kø i hvert fall.

M: Så det ekke du som laga kø?

Sondre: Nei..kan godt kjør forbi.. e kan hen lag kø da, men da kan dem kjør forbi da. Viss dem vil kjør enda fortar.

Kø i trafikken er et velkjent og kanskje forhatt problem for de fleste trafikanter i de fleste byene i Norge. Kø er oftest en direkte årsak av for mange biler på en strekning på en gang. Når alle skal til og fra jobb er det ofte kø. Dette kalles rushtid. Denne kødannelsen som Sondre her snakker om er et litt annet fenomen enn den vanlige rushtid-køen. Denne køen dannes fordi en bil kjører saktere enn de foran og bak på veien, og dermed vil han havne fremst i en kø av biler. Dette kan sees på som en reaksjon på at noen bryter normer om fart i trafikken. Samtidig som om dette handler om nøytraliseringsteknikker, og å ha lojalitet til normene i trafikken, handler det også om maskulinitetsutøvelse. Ved å holde seg til de mest sosialt aksepterte måtene å utøve maskulinitet på i trafikken, opprettholder guttene sin maskuline posisjon i forhold til andre menn (Connell 2005: 76-79). Det å være en dårlig sjåfør, og være utrygg i trafikken er kanskje mest knyttet til femininitet og det vil derfor være viktig for menn å vise at deres atferd er mer maskulin enn som så. Det er derfor viktig å vise at man er en god og trygg sjåfør, og å holde seg til den atferden i trafikken som hører til den hegemoniske maskuliniteten, for å opprettholde sin posisjon som en ekte mann.

5.8 Fart - spenning og moro?

Jack Katz (1988) ga oss med sin teori om lovbruddets tiltrekningskraft en ny måte å tilnærme oss et lovbrudd på. Hva om unge menn kjører fort av den enkle grunn at det faktisk er spennende og moro? Dette er et spørsmål mange har stilt meg underveis i denne prosessen og dette skal jeg ta stilling til her. I risikokapitlet har jeg allerede diskutert denne tanken i sammenheng med risikopersepsjon, og spenningssøking (Zuckerman 2007). Gjennom intervjuprosessen kom det fram en eller flere tanker rundt fartens tiltrekningskraft blant informantene. Disse refleksjonene ga rot til en tanke som tar utgangspunkt i at guttene gjennom bilkjøringen får utløp for noe de føler at de har et grunnleggende behov for å få utløp for. Andreas forklarer dette fenomenet på denne måten:

Andreas: Det e... du fer et sånn lite kick da når du ser det at du bikka over tohundre da.

M: Korfor du tror du får et kick av det da?

Andreas: Nei sei det.

M: Det e vanskelig å skjønne?

Andreas: Det ekkje.. de blir no det når der ligge en anna.. farta stige no når du fer en anna bil oppå sida di, og kjøre om kapp me dej, da blir det litt sånn.. men om det e nokke kick.. nei..du kika no bare på speedometeret så ser du atte du e over tohundre så..

M: Føle du at du må opp i tohundre for å få uttelling for det?

Andreas: nehj.

M: ka fart du på opp i før du får uttellingen for det i form av et kick da?

Andreas: Ej fertje kick.. sånn skikkelig kick ta av å kjøre fort, det e aksen ej fer kick ta⁵.

M: Kjøre du sånn krappt i svingane og aksa for å få det kicket da?

Andreas: ja det kan no hende.. det e no..

M: sånn 50 og blir artig?

Andreas: Ja viss der e en fin sving so.. kan det vær du helde femti så trykkje du litt på pedalen for å kjenne G-kreftane da men.

Andreas prøver å sette ord på noe han gir inntrykk av ikke å ha tenkt over før. Flere av guttenes uttalelser kan gi oss et innsyn i hvor stor grad de før har tenkt over eller reflektert rundt temaene som blir tatt opp. Mange viser tegn til ikke å ha tenkt så mye over mange av de forskjellige sidene ved trafikksikkerhet. Dette gjelder i veldig stor grad tanker om hvorfor de utfører de handlingene i trafikken som er risikofylte. Begrunnelser på egen atferd bak rattet gir ikke noen gjennomtenkte og kalkulerte svar fra noen av informantene og dette kan ha sammenheng med at de faktisk ikke mener at oppførselen deres er avvikende i noen form. Det

⁵ Akselerasjon med bil kan defineres som en veldig hurtig fartsøkning.

Andreas sier om at «*du fer et sånn lite kick da når du ser det at du bikka over tohundre*» er noe han forteller å ha opplevd, men han er usikker på hvorfor denne handlingen gir han dette kicket. Hans videre forsøk på å forklare seg er farget av tanker det kanskje er vanlig å tenke rundt akkurat dette tema. Kanskje har han hørt eller lest andre beskrive denne følelsen med at det er adrenalin. Noen av begrepene han bruker går igjen hos de andre guttene.

Jonas er den ene av de to informantene som har opplevd å miste førerretten for en periode, og han forteller at nå som han har tatt opp igjen sertifikatet, er han på leting etter en ny bil. I den sammenhengen forteller han litt om hva som er viktig egenskaper ved en bil, og hva som er kjekt med bilkjøring.

M: E fart en viktig del av det som gjør det interessant å ha sertifikat og bil?

Jonas: Ja det e no litt gøyt å kjøre fort da, du får no adrenalin og.. det e no spennende. Det e no også derfor e prøve å få tak i en bil med... Eller prøve å få tak i en bil med stor motor da, for å kunne begynne å kjøre på bane. På sanne banedaga.

Jonas er nok litt over gjennomsnittlig interessert i bil, men for han er det ikke nødvendigvis bilen, men bilkjøringen som er interessant. Nå som han har fått tatt opp igjen sertifikatet sitt, vil han gjerne kjøpe seg en ny bil og det viktigste med denne bilen er at den har stor motor. Å kjøre rundt i en bil med liten motor, ville kanskje ikke vært noe for Jonas. Han mener nemlig at å kjøre fort er «*litt gøyt*», noe som kan virke som en litt beskjeden uttalelse fra han, i og med at han har planer om å skaffe seg en bil han kan ta med på banekjøring⁶. Han forteller videre at han mener at det er spennende, og at han «*får no adrenalin*» av å kjøre fort. Dette adrenalinkicket er det samme som Andreas snakker om, og et begrep som vi også kan tenke oss kommer av at de vet at nå er det fare på ferde. Mennesker har en naturlig reaksjon på fare og risiko, som ofte kan føles ut som et lite kick. En annen vanlig måte å omtale denne reaksjonen på er å kalle det et adrenalinkick. Som Ferrell, Hayward og Young (2008: 72) skriver handler edgework (Ferrell 2005; Lyng 2005a) om at enkeltpersoner «push themselves to ‘the edge’, and engage there in ‘edgework’, in search of ‘the adrenalin rush’». Søken etter denne følelsen og dette adrenalinkicket er litt av det som er hovedmomentet i teorien om edgework, og det kan virke som om denne følelsen er noe av det som også ligger bak guttenes risikofylte fartsatferd i trafikken. Ekstremспорт er velkjent for å skape adrenalinkick blant utøverne, og mange holder på med slik sport nettopp for å oppleve dette kicket. Kanskje er bilkjøring og *aksen* disse guttenes form for ekstremспорт. Som Lyng (1990: 872) skriver handler denne mestringsfølelsen i risikotaking om å kunne kontrollere det ukontrollerbare, og

⁶ Banekjøring betyr i denne sammenhengen kjøring med vanlige registrerte biler på en motorsportbane.

det er når man kontrollerer det ukontrollerbare, som å ha kontroll over en bil i ekstrem høy fart, at man opplever en umenneskelig mestringsfølelse. Faremomentet må være til stede, og det må være mulig å ta kontroll over utfallet ved å bruke egne evner for at det skal kunne være edgework. Kortspill og gambling kan for eksempel ikke være edgework, fordi man ikke kan kontrollere resultatet. Med tanke på at dette adrenalinkicket er så intenst og alle følelsene som knyttes til denne risikofylte edgework atferden, er det kanskje ikke så rart at de gjentar denne atferden, eller rett og slett blir avhengige (Ferrell 2005:25). Søndres manglende behov for å kjenne på dette kicket, gir oss kanskje litt mer innsikt i hva det faktisk er.

M: Men kjenne du deg igjen i det behovet som man kanskje har for å kjøre fort og den spenninga det bære med seg?

Søndre: Kan no si så mykje som det, at e ikkje har.. e har aldri vært over hundre og åttifem da..for forrige bilen gikk ikkje fortere og e e prøvde det ein gong og da fikk e.. Fikk ikke nokke ut av det anna enn at e vart redd sjølv egentlig. Så etter det så har e ikkje.. har ikkje snøring på kor fort bilen går eller noka.. e har ikkje behov for å teste det, for e har lyst å lev e og sant, og e hakje lyst å drep me sjølv. Også kjøre e..e kjøre veldig fint når folk sitt på.. da tar e.. ja da da kjøre e ikkje forbi eller nokka da...litterann da..viss det går seksti i åttin da klare e ikkje dy meg.(ler)...da må e forbi.. nei da..

For det første forteller Søndre om en holdning til begrepet «å kjøre fort» som å mene ekstremt høy hastighet. Han forteller at han ikke har kjørt fortere enn 185 km/t, og trekker fram hastigheter som dette når vi snakker om «å kjøre fort». Fredrik forteller at han ikke kjenner seg igjen i det Søndre og Jonas fortalte og at de fikk et adrenalinkick eller spenning av å kjøre fort, og han mener selv han kun blir redd av å nå slike hastigheter. Dette kommer tilbake til det jeg snakket om i kapittel 4, om at Fredrik virker som en lav-spenningssøkende person, som fortere opplever angst i risikofylte situasjoner (Zuckerman 2007). Kanskje har de forskjellige syn på hva de faktisk blir spurt om. For noen kan 100 km/t være skummelt, for noen kan en rask akselerasjon være nok for å få et kick. På den andre siden kan det virke som om at det for noen ikke er spennende å kjøre fort før man er oppe i en fart i nærheten av 200 km/t. Ifølge Zuckerman (2007: 76) vil dette være høy-spenningssøkende personer, som ikke opplever en stigning i angstnivå sammenfallende med en stigning i risikonivå. De opplever økt glede og økt spenning, men ikke økt fare og økt risiko. Fart oppleves altså veldig forskjellig fra person til person, og dette kan være noe av det som skiller ut verstingene i trafikken. Kanskje er denne gruppen mennesker som synes ekstrem fart er spennende og adrenalinfylt, de samme som kommer inn under den gruppen som ofte er omtalt som «verstingene i trafikken». Kanskje er det disse høy-spenningssøkende personene som Zuckerman (2007) skriver om, som også omtales som verstingene i trafikken. Denne søken etter kicket, er uansett noe som mange av

informantene snakker om, og denne spenningssøkende atferden er ikke bare risikofylt atferd, men den er også ulovlig så lenge den foregår over fartsgrensa på offentlige veier.

6 Rurale trafikkholdninger og kulturelle forskjeller

6.1 Eksponering og interesse

Unge menn på bygda har som jeg har vist til høyere ulykkesrisiko enn ungdom i byen, men hvorfor? Eiksund (2009: 530) deler faktorene som påvirker den høye ulykkesrisikoen blant ungdom inn i tre hovedgrupper: Erfaring, spenning og eksponering⁷. Dette er en inndeling som passer godt til datamaterialet mitt, og siden jeg tidligere i oppgaven har tatt for meg informantenes forhold og holdninger til både erfaring og spenning, vil jeg derfor nå ta for meg eksponering med tanke på ulykkesrisikoen. Eiksund (2009: 530) relaterer begrepet eksponering til unge menn og biler, og den posisjonen som bilen har i enkelte områder, og på enkelte steder. I tillegg til at bilen ofte kan være det eneste tilgjengelige transportmiddelet, og at man i rurale områder ofte er avhengig av bil for å komme seg dit man skal, peker han på det faktum at bilen også kan ha en annen funksjon for rurale ungdommer, enn den har for urbane ungdommer. En stor interesse for bil er ofte et fenomen som er avgrenset til rurale områder, og for mange unge menn er bilen deres største fritidsinteresse (Lundbye 2005; Lægran 2007; Eiksund 2009). Unge menns forhold til trafikk og bil handler altså om maskulinitet, spenningssøking eller manglende risikopersepsjon. Men det kan også handle om kulturelle forskjeller, som for eksempel: Hvorfor kjører unge menn på bygda mer enn de i byen? Hvorfor er råning et fenomen vi ikke finner midt i storbyen og hvorfor er bilen for noen en interesse?

For det første er det som tidligere nevnt flere studier som indikerer at det er en sterk sammenheng mellom kulturelle elementer og ulykkesrisikoen. For det andre er det flere av informantene mine som mener at bilen ofte har flere egenskaper enn transport. Og for det tredje kan det ofte virke som om de mener det er ganske tilfeldig at bilen er deres hobby. Men tilfeldig er det kanskje ikke?

M: Tror du det hadde vært mindre viktig med sertifikat viss det hadde vært mer kollektivtrafikk her oppe?

Kristoffer: Ja.. sånn so dei so bor..sånn so viss ej ska flytta til Oslo for eksempel da trukje ej e hadde kjøpt mej bil..for der he du så god kollektivtransport på en måte..du ekje avhengig av å ha en bil da..eineste kjeke me bil e viss du skal på butikken eller nokke sant da..det e litt

⁷ Experience, excitement og exposure har jeg her oversatt til norsk.

travelte å bære meg se alle tinga.

M: Så den avhengigheten kommer veldig av at man kommer se dit man skal og får gjort ærend og sånn?

Kristoffer: Ja..

For rural ungdom er kollektivtransport ofte et nesten ukjent konsept. De fleste som er oppvokst på mindre plasser vil nok kjenne seg igjen i dette. Jeg har selv erfaringer med dårlig kollektivtransport, og der jeg vokste opp gikk det ikke buss oftere enn en gang i timen, og den sluttet å gå i ni-ti tiden på kveldene og enda tidligere i helgene. Guttene jeg har intervjuet bor på langt mer rurale områder enn jeg vokste opp på, og dermed kan vi anta at bilen er enda viktigere for å komme seg dit de skal.

M: Føle du det har mye med kor du bor og ken du e la me da i forhold til om du interessert i bil og å kjøre bil da?

Kristoffer: Ja asså somme e jo meir avhengig av bil en andre da. Med tanke på beliggenhet og sånn. Også dei so bor i nærheten av ørskog fjellet og sånn, det e no kjedelig å ta buss til moa hver gang du skal nokke da... da e det no greit med en bil da.. trenge ikkje følge bussruta eller springe på busstoppet eller ha meg deg posa på bussen også videre.

M: Ja det e jo ikke så bra kollektivtrafikk tilbud her da.

Kristoffer: Nei du ser no sånn. Viss du tar buss ifra NN da tek det no femti minutt før du e inn på moa.

M: Kor lang tid det tar å kjøre da?

Kristoffer: Det tek fjorten minutt kanskje....so.

Det er som Kristoffer forteller ofte store avstander mellom steder i rurale områder og dermed er kollektiv transport ikke å foretrekke. Kristoffer er ikke så veldig interessert i bilen som interesse, men viser på samme tid til at bilen ofte er viktigere i rurale områder, enn i byen. De fleste kan nok kjenne seg igjen i det Kristoffer forteller om at han mye heller velger bilen, framfor bussen når dette sparer han nesten en halv time hver gang han skal forflytte seg til skole og jobb. Når det er så lange avstander mellom steder, kan vi se for oss at det heller ikke er å foretrekke å gå eller sykle dit man skal. Dermed får bilen en instrumentell funksjon som både det beste, og kanskje til og med eneste tilgjengelige transportmiddel (Lundbye 2005: 48).

Hvordan har så bilen gått fra å være eneste tilgjengelige transportmiddel til å bli en interesse i seg selv? Dette vil være relevant om bilinteresse og miljøet rundt dette kan være en faktor som spiller inn på holdninger til trafikk. I et landsperspektiv ville dette være en inngående og omfattende forskning på hvordan bilen har fått den essensielle posisjonen som den har fått i dagens samfunn, men det er mer hensiktsmessig å vinkle dette inn på hvordan

guttene forklarer sitt forhold til bilen. For enkelte av informantene mine er bil en ekstremt viktig del av hverdagen deres, mens det for andre ikke er så viktig. Andreas kommer fra et veldig ruralt område, hvor både råning og bilinteresse er viktige deler av lokalmiljøet.

M: Vil du si at bil e en interesse?

Andreas: Ja

M: En viktig del da?

Andreas: Ja det e en stor, en viktig del. En veldig viktig del.

M: Korfor det e så viktig da?

Andreas: For det e kjekt å holde på med.

M: Har du nokken i familien som e bilinteressert.

Andreas: Nei. Nei. E har bare fått det via kompisa da.

M: Så viss du skulle sagt det kom ifra en plass, ville du sagt det kom ifra kompisanene dine eller nærmiljøet og sånn?

Andreas: Ja det e no via kompisa og nærmiljøet so he gjort at ej he blitt så bilgal.

Andreas mener at bilen er en veldig viktig del av livet og at denne sterke interessen kommer fra venner i nærmiljøet han er oppvokst i. Denne uttalelsen stemmer godt overens med tidligere forskning på dette området, som viser at veldig mye av fritiden til ungdommene på bygda i Norge sentrerer seg rundt bil og kjøring (Lundbye 2005). Det er et klart skille hos informantene mine, hvor graden av ruralt og urbant hjemsted sammenfaller med graden av bilinteresse. Dette vil jeg komme tilbake til i kapittel 6.3. Som Andreas fortalte er bil en viktig interesse for han, og dette er noe Erik kjenner seg igjen. Erik er fra et område jeg vil karakterisere som like ruralt som der Andreas er oppvokst.

M: Bruka du mye tid i eller med bil på fritida da?

Erik: Hmm..iallfall i bil. Brukte veldig mykje tid med bil tidligere. He roa seg en god del no da men..

M: Ka som har gjort at det roa seg da?

Erik: Ehm. Endra interesse? Andre prioriteringa.

M: Bruka du å kjøre bil som nokke å gjøre, eller mest som å komme deg dit du skal?

Erik: Tidligere så va det som nokke og gjør, no e det meir dit e skal.

M: Føle du at det e nokke du naturlig har vokst ifra?

Erik: Ja.. det vil e påstå. Det e berre.. det har roa seg fordi e har fått andre prioriteringa, det e ikke bilen som e hovedprioriteringa lenger. Det e hus og heim og..

M: Men det va det før?

Erik: Før så va det definitivt prioritert ja.

På den andre siden av disse to har vi blant andre Fredrik, som forteller at han ikke har så stor interesse i bilen og bilkjøring. Derimot mener han at motorer og det mekaniske er en hobby han gjerne tar del i om det er nødvendig.

M: E bil nokke du vil si e en interesse?

Fredrik: Nei.. ikkje bil i seg sjøl. E syns jo det e gøy med motor og gir og ting som går rundt da, men bil har e ikke nokke spesiell interesse av.

M: Så det e mer det mekaniske og motor og sånn?

Fredrik: Ja.

M: Men e det mer ka motor det e og kor fort den går, eller e det mer korsen den fungera som interessera deg?

Fredrik: Ja det e mer korsen motoren fungera, e e veldig lite opptatt av kor mange hestekrefta og store felga på en måte. Praktisk bil e e fan av. Passa til behovet.

M: E det mange av kompisane dine som e bilinteressert da?

Fredrik: Nei det e vell dem som e mer interessert enn meg da, og mer opptatt av korsen det skal se ut og sånt. Men generelt så tror ikke e vi e en sånn spesielt bilinteressert gjeng.

Som vi ser sammenfaller Fredrik sin manglende interesse for bil med hans venners interesser. Vi kan se for oss at enten har han valgt venner som har samme interesse som han, eller så har han og vennene hans naturlig valgt en annen vei. Først på dialekten til Fredrik kan vi antyde at han er fra et område som ikke er fullt så ruralt som Erik og Andreas. Dette kan igjen være årsaken til at bilen ikke har hatt en like stor rolle for han gjennom oppveksten og også nå som han er eldre.

M: E det mange av kompisane dine som e bilinteressert da?

Fredrik: Nei det e vell dem som e mer interessert enn meg da, og mer opptatt av korsen det skal se ut og sånt. Men generelt så tror ikke e vi e en sånn spesielt bilinteressert gjeng.

M: Ka dokke e interessert i da? E det fotball?

Fredrik: Det e stor sett fotball ja.

Fredrik forteller at han kan se for seg at interessen hans godt kunne vært bil om han vokste opp litt utenfor byen, for han har fra før av en interesse for motorer, og om han havnet i en vennegjeng med stor interesse for motor og bil, skulle han nok fort følt seg hjemme der. Tilgjengelighet og bosted er med andre ord faktorer som spiller inn på bilens funksjonelle verdi (Lundbye 2005). Erik fortalte at for han var bilen lenge hovedprioriteten hans, men at han nå har fått andre ting han må prioritere, og at selv om bil fortsatt er å anse som en interesse, har det naturlig roa seg ned litt. Dette er et viktig poeng, når vi nå snakker om unge menn versus eldre menn. Det kan være antydninger til å se en forskjell blant de yngste og de

eldste av informantene. Erik er den eldste, og han forteller at denne tidsbruken i bil ikke er noe han lenger prioriterer, men på den andre siden gir han flere ganger i løpet av intervjuet tegn til at denne interessen kanskje er noe han med tiden vil ta opp igjen. Det som er interessant er at selv om Erik ikke lenger har bil som hovedprioritet, har ikke hans holdninger til trafikken forandret seg så veldig.

M: E det nokke som har forandra seg?

Erik: Ehh.. tenke litt kanskje litt meir over ting. Tar litt meir.. tenkte litt meir på vei og føre på en måte. Farta har vell kanskje gått litt ned, men ikkje sånn spesielt. Kjøre fortsatt etter forholda da, meine e.

De som er oppvokst på de mest rurale områdene, er uten tvil de med størst interesse for bil. Dette tyder igjen på at det er slik at bilen har en symbolsk funksjon i en større grad i rurale områder, enn i urbane. Vi kan tenke oss at når bilen blir eneste transportmiddel, og i tillegg en stor interesse, blir timene som disse ungdommene sitter bak rattet en del flere, enn det blir for ungdommer i urbane strøk. I denne sammenhengen vil jeg ta for meg noen av de forskjellige forholdene som guttene har til bil og trafikk, og foreslå noen idealtypiske betegnelser på individets forhold til bilen. Jeg vil presisere at idealtypene jeg foreslår er et veldig forenklet og avgrenset bilde av virkeligheten, og er kun ment som et metodisk verktøy for å belyse forskjellige forhold informantene har til bilen. For det første mener jeg at idealtypene må skilles inn i to hovedgrupper. Rurale og urbane områder har noen forskjeller med tanke på folks forhold til bilen og deres holdninger til trafikk (Eiksund 2009). Disse idealtypene vil derfor hovedsakelig gjelde på rurale områder. De fire idealtypiske tilknytningene til bilen jeg skal presentere er: *bilen som sport*, *bilen som interesse*, *bilen som livsstil* og *bilen som transport*.

Bilen som sport viser til et forhold til bilen som mye mer enn et transportmiddel. Når man ser på bilen som sport, handler dette om at individet har stor glede av de kjøresportslige sidene ved bilen, og hovedsakelig liker å kjøre bilen. Gleden ved å ha bil ligger i spenningen og adrenalinet forbundet med fart, og bilførerens interesse for bilens egenskaper er knyttet til bilmerke, design, motorytelse, hestekrefter og god kjørekomfort. Enkelte kan i tillegg til kjøregleden, finne noe glede og mestring i å gjøre små reparasjoner på bilens mekanikk.

Bilen som interesse handler om at personen ser på bilen som en del av fritidsinteressen sin, og som en hobby. Personen bruker kanskje en del tid og penger på bil, og er veldig glad i sosiale biltreff og lange kjøreturer. I tillegg er personen interessert i det

mekaniske ved bilen, og liker svært godt å reparere bilen selv. Gjerne sammen med andre bilglade kompiser. Hovedinteressen for bil ligger i selve bilen, og ikke nødvendigvis i å kjøre bilen.

Bilen som livsstil er den kategorien som jeg blant annet vil plassere råneren under. Disse personene er ofte fullverdige medlem av en bilkultur eller et bilmiljø hvor bilen i tillegg til å være et transportmiddel, er en interesse og en sosial arena, og dermed nærmest en egen livsstil. Personene opplever glede og samhold av å holde på med bilinteressen sin sammen med andre, og de har ofte bilen ikke bare som en hobby, men som eneste fritidssysse. Personene bor også ofte på området hvor fritidstilbudene er svært begrenset. Disse personene er opptatt av å reparere bilens mekanikk, fikse interiør og eksteriør, og kjøre bilen rundt i nærområdet for å vise den fram.

Bilen som transport er det idealtypiske forholdet som kanskje de fleste bilførere har til bil. I denne kategorien handler personens forhold til bil om transport, og bilen er kun interessant i sin funksjon som fremkomstmiddel. Personen er opptatt av at bilens egenskaper skal føre til at man kommer seg fortest mulig fra A til B. Utover dette har ikke personen et forhold til bilen.

For analysens skyld vil jeg prøve og ut ifra informantens uttalelser prøve å sette deres forhold til bil inn i disse fire idealtypene. Først og fremst vil jeg påpeke at jeg ikke mener at de idealtypiske forholdene er spesielt knyttet til trafikkholdninger, men at personen innenfor alle kategoriene kan ha avvikende atferd i trafikken. Ser du på for eksempel på bilen som transport vil du kanskje komme deg raskt fram. Ser du på bilen som sport, interesse eller livsstil vil vi også kunne tenke oss du ofte kjører bil, og atferden din i trafikken vil kanskje være farget av dette. Fredrik uttaler at han ser på *bilen som transport*, men viser også tendenser til at å ha en interesse av det mekaniske for bilen, men mener at dette ofte er av økonomiske grunner. Det sammen gjelder i stor grad også Sondre, og Kristoffer. Jonas sine uttalelser viser til at han ser på *bilen som sport* og at hans interesse hovedsakelig er knyttet til å kjøre bilen, det samme gjelder Isak som forteller at han ikke har noen interesse at bilens motor annet enn å vite hvor mange hestekrefter den har. Andres og Erik ligger begge på grensen mellom å se på bilen som interesse og livsstil. Jeg mener at Andres ikke nødvendigvis er fullkomment inne i *bilen som livsstil*, men at han er nærmere den enn idealtypen *bilen som interesse*. Erik ligger på samme grensen, og mens det virker som om han før hadde *bilen som livsstil*, virker det som om han med årene har gått vekk ifra denne idealtypen forhold og nå har *bilen som interesse*. På den ene siden vil de forskjellige forholdene guttene har til bil

påvirke deres holdninger til trafikken, men jeg mener ikke det er grunnlag for å komme med en påstand om at guttene fra de mest rurale områdene har mer avvikende atferd i trafikken, enn de fra urbane områder. Eller at graden av interesse til bil påvirker atferden deres. Guttene har i like stor grad avvikende holdninger til trafikkreglene og dette kan tyde på at denne rurale bilkulturen som de bedriver sin trafikkoppførsel innenfor, er mer omfattende enn kun å gjelde de mer sideliggende, rurale områdene. Dette sammenfaller med Nordfjærn, Jørgensen og Rundmo (2010: 354) funn: om at det eksisterte kun en liten indikasjon på en mindre ideell kjøreatferd i rurale, enn i urbane områder, men at forskjell i holdninger kanskje var enda større. Så hvilken kultur finnes det i rurale områder, som kan forklare at guttene både ser på bilen som et transportmiddel, en interesse og/ eller et spenningsfenomen?

6.2 Kulturelle og geografiske forskjeller

Den høye ulykkesrisikoen i rurale området, kan altså muligens forklares med bilens viktige posisjon i disse områdene, og at menneskene der er mer eksponert for bil og trafikk. På den andre siden kan det komme av at rurale områder, geografisk sett inneholder aspekter som øker risikonivået i trafikken betraktelig. Dette kan for eksempel være at det ofte er høyere fartsgrense i rurale områder, eller at veiene er eldre og dårligere, noe som totalt sett fører til at det kan være flere risikofaktorer i trafikken i rurale områder, enn i urbane (Eiksund 2009; Nordfjærn, Jørgensen og Rundmo 2010). Studiene har også vist tendenser til at det er forskjellige holdninger til trafikk og risiko blant personer som bor i rurale områder og personer som bor i urbane områder. Undersøkelsene har vist tendenser til at førere i rurale områder blant annet er mindre tilbøyelig til å bruke bilbelter og mer tilbøyelig til å kjøre i påvirket tilstand. Dette vil med andre ord si at personer i rurale områder både har mer avslappede holdninger til trafiksikkerhet, og flere risikofaktorer i trafikkbildet (Eiksund 2009). Dette vil naturligvis føre til en høy ulykkesrisiko. Men hva er det med rurale kulturer som gjør at menneskene som tar del i dem, kanskje har et mindre sikkert syn på trafikkatferd? Flere studier som har hatt som mål å identifisere forholdet mellom risikofylt oppførsel og ulykkesinvolvering, har funnet en klar sammenheng mellom holdninger koblet til temaer rundt trafiksikkerhet og ulykkesinvolvering. Har du risikofylte holdninger, er sannsynligheten stor for at du også kjører risikofylt. Dette gjelder spesielt holdninger knyttet til regelbrudd og fart (Iversen og Rundmo 2004: 554). Eiksund (2009: 534-535) konkluderte med at den urbane-rurale forskjellen i risikoatferd ikke kunne forklares av hverken

demografiske eller sosioøkonomiske forskjeller i urbane eller rurale områder. Han mente også å finne grunnlag for å påstå at forskjellen i urban-rural risikoatferd ikke kan forklares ut ifra holdninger til trafikksikkerhet, og om folks risikoatferd blir påvirket av lokal kultur, kunne han ikke se dette i deres holdninger til trafikksikkerhet. Og på grunn av dette mente han at disse funnene viste til at det eksisterer en mye mer distinktiv risikokultur i rurale områder, og at selv om folk holdning til trafikksikkerhet ikke kunne forklare forskjellen i risikoatferd, kan det fortsatt være at andre elementer i en risikokultur, som normer, verdier, tro og persepsjon kan påvirke risikoatferd. I tillegg er unge menn fra rurale områder mye oftere involvert i bilkjøring, enn ungdom fra urbane områder. Og som tidligere nevnt er rural ungdom vokst opp i omgivelser som inviterer til mye mer risikofylt atferd, og han mener at risikofylt atferd er en mye større integrert del av oppveksten til rurale ungdommer. Holdningene deres er litt forskjellige, men på grunn av forskjeller i geografiske områder, blir atferden deres i bunn og grunn like risikofylt uansett hvor de er fra (Eiksund 2009: 534-535). Her kan vi gå tilbake til Wilde (1982) og hans teori om risikohomeostase. På grunn av investeringer i sikkerhetsbarrier og midtdeler, kan det hende at guttene som er fra mer urbane områder, kompenserer for den reduserte risikoen, ved å øke farten og ta flere risikofylte avgjørelser i trafikken. På den andre siden kan vi igjen tenke på trafikkovertridelser som kulturelt akseptert i både rurale, og kanskje mer urbane områder. Dette er tendenser som er antydning av andre forskere på området. Nordfjærn, Jørgensen og Rundmo (2010: 354) fant tendenser til at rurale førere rapporterte en lavere tendens til å bryte fartsgrensa, enn urbane førere gjorde. Derimot kan kanskje dette være en direkte årsak av at rurale bilførere lever i en kultur hvor overtridelser i trafikken er så akseptert, at de ikke tenker på sin oppførsel som en overtrivelse. Igjen kan dette bety at selv om de rapporterer en lavere sannsynlighet for å bryte fartsgrensa, stemmer ikke dette overens med virkeligheten, men det stemmer overens med det de ser på som normene i trafikken. Ifølge normene de følger, bryter de jo ikke fartsgrensa, de bare følger flyten.

Det er ifølge Eiksund (2009: 530) to viktige komponenter som kan forklare denne forskjellen i rural og urban trafikkatferd, nemlig risikokultur og risikosystem. I tillegg til å se på de mer geografiske aspektene som årsak til denne forskjellen, mener jeg derfor det er hensiktsmessig å se på alle disse verdiene, holdningene og meningene i kulturen i rurale områder som en faktor som spiller inn på risikoen i trafikken blant unge. Kultur er et begrep som er godt kjent hos de fleste, og begrepet refererer ifølge Cohen (1955: 12) til kunnskap, holdninger, verdier, koder, smak og fordommer som er tradisjon i en sosial gruppe, og som er ervervet av alle deltagerne i denne sosiale gruppen. Alle samfunn er delt inn i mange sub-

grupper, som alle til en viss grad har unike måter å være og å tenke på, som man kan tilegne seg kun ved å være deltager i sub-gruppene, og som man som fullverdig deltager ikke kan unngå å tilegne seg. Disse sub-gruppene er såkalte subkulturer, og forklarer regionale forskjeller i for eksempel dialekt, politikk, klesmåter og matlaging. Det finnes også subkulturer innenfor subkulturene, for eksempel på en arbeidsplass, en skole, en vennegjeng eller et nabolag (Cohen 1955: 12-13). Den kulturelle kriminologien forstår ordet kultur som en masse av kollektive meninger og kollektiv identitet, et symbolsk miljø okkupert av individer og grupper. Den mener at menneskets kultur er noe mer enn bare et produkt av sosial klasse, etnisitet eller yrke, og dermed ikke kan reduseres til bare en rest av den sosiale strukturen. Men på samme tid kan ikke kulturer skapes uten disse strukturene. Innenfor disse teoretiske perspektivene prøver kulturell kriminologi å skape en forståelse av dynamikken mellom klasse, kriminalitet, og sosial kontroll i det moderne samfunnet. Kulturelle krefter er trådene av kollektiv mening som sirkulerer rundt hverdagsproblemene til medlemmene av kulturen og påvirker situasjoner og omgivelser som problemenes spilles ut i (Ferrell, Hayward og Young 2008: 2-5,15). Begrepet kultur er et komplekst begrep, som blant andre Bauman (1999: xvi-xvii) prøvde å omfavne ved å skille mellom to kultur-diskurser. Den første beskriver kultur som «the activity of the free roaming spirit, the site of creativity, invention, self- critique and self- transcendence», hvor man har mulighet til å stå på egne bein også utenfor kulturens sterke grenser. Den andre ser på kultur som «a tool of routinization and continuity – a handmaiden of social order», hvor kultur får betydning som regulering og mønster, mens regelbrudd blir sett på som normbrudd og avvik (Ferrell, Hayward og Young 2008: 3-4). Siden både begrepene subkultur og kultur brukes, vil jeg for ikke å skape forvirring rundt begrepene, videre i oppgaven ikke bruke ordet subkultur, men heller omtale alle sub-gruppene og subkulturene som forskjellige kulturer. Informantene har fortalt at de selv mener de oppfører seg akseptabelt i trafikken i forhold til hva de tror er forventet av dem, så dette kan indikere at deres holdninger til trafikken er forankret i en mer kulturell forskjell mellom det urbane og det rurale samfunn. Forskere på feltet indikerer at det er en sammenheng mellom kulturelle aspekter og ulykker, og for eksempel Gregersen og Berg (1994) har sett på forholdet mellom unges livsstil og deres involvering i ulykker.

Forholdet mellom trafiksikkerhet og kriminalitet, er som jeg har diskutert innledningsvis i oppgaven, et viktig forhold med tanke på at aspekter som øker risikoen i trafikken, ofte er handlinger som vi kan betegne som ulovlige eller kriminelle. Den tidligere oppfatning innenfor kriminologien om at kriminalitet enten er arvelig eller miljømessig

betinget har måtte vike for en mer allmenn tanke om at kriminalitet er både arvelig anlagt, og miljømessig påvirket (Hauge 2001: 33-38). I motsetning til kriminologiske perspektiver som ser på kriminalitet som noe individorientert, ser noen grupper av kriminologer på kriminalitet som lært atferd. I denne sammenheng kan vi se på kriminalitet som noe lovbrakeren gjør for å leve opp til omgivelsenes forventninger. Kriminalitet blir i denne sammenheng sett på som atferd som oppstår når normene i et nærmiljø står i strid med det dominerende normsystemet i samfunnet generelt (Hauge 2001). Vi kan også se på kriminalitet som samfunnsskapt, og hvordan miljøet i et ruralt samfunn kan påvirke en persons holdninger og atferd. Enkelte kriminologiske teorier fokuserer på strukturelle forhold ved samfunnet, og det er vanlig å se på landsbyen og bygda som oversiktlige, sammensveidete og tette samfunn hvor normer og verdier er basert på tradisjon og ofte uforandret fra generasjon til generasjon (Christie 1982; Hauge 2001: 60-61). I lys av disse teoriene og det jeg tidligere i kapitlet har diskutert rundt kulturelle tilknytninger og subkulturer kan vi se på guttenes holdninger til trafikksikkerhet og trafikregler direkte knyttet til normene og verdiene som tradisjonelt har eksistert i samfunnet hvor de har oppvokst. Flere av informantene forsvarer både egen og andres oppførsel i trafikken, ved å peke på at deres risikofylte atferd i trafikken er et resultat av et valg om å følge normer og uskrevne regler, i motsetning til å følge vegtrafikkloven. Dette kan sees i sammenheng med det jeg diskutere i kapittel 5.5 om flyten i trafikken. Der er guttenes uttalelser om «å følge flyten i trafikken» sett i lys av Sykes og Matza (1957) teori om nøytraliseringsteknikker. Der argumenterte jeg for at guttene viser tendenser til å føle et større lojalitetsforhold til å følge normene i trafikken, og det de anser for vanlig og forventet trafikkoppførsel, enn de føler til vegtrafikkloven. Men på den andre siden kan det være fruktbart og også se på disse uttalelsene i sammenheng med ikke bare nøytraliseringsteknikker og lojalitet, men også med tanke på kulturen de lever i og bilmiljøet de er med i. Dette kapitlet vil derfor forsøke å se på guttenes forhold til trafikken som et resultat av miljømessige og kulturelle påvirkninger. Jeg vil fortsette å se på om denne forskjellen mellom rural og urban fortsatt er synlig i deres mer generelle holdninger til trafikken. Fredrik er den av informantene som kanskje har det minst risikofylte forholdet til trafikksikkerhet, men han er også en av dem som er mest reflektert over hvorfor han på enkelte områder i trafikken ofte trosser sin ellers så lovlydige oppførsel.

M: Så du meina at når man kjøre 10 over, så kjøre man for fort?

Fredrik: Ja, man bryte jo fartsgrensa da, så det e jo for fort, men man følge jo på e måte trafikk normene da.

Fredrik forteller videre at han ikke mener at alle bilførere i Norge bryter fartsreglene, men han mener derimot at de fleste gjør det. Dette tyder på at han mener at det er akseptabelt å bryte fartsgrensa i hans kultur, og når han så mener at han holder seg til trafikkreglene, kan det være de kulturelt aksepterte reglene han viser til, og ikke vegtrafikkloven.

M: Tror du alle gjør det?

Fredrik: Nei ikkje alle, men e tror dem fleste gjør det.

Det er et viktig poeng at guttene ikke viser tegn til å velge å bryte vegtrafikkloven for å involvere seg i risikofylt atferd, men at de prøver å holde seg til den atferden i trafikken som de oppfatter som forventet av de andre trafikantene i deres nærmiljø. Alle som har sertifikat for bil, burde kunne kjenne seg igjen i denne tanken. Alle prøver vi å leve opp til det som forventes av oss av andre i samfunnet, og dette gjelder også i trafikken. Prøv å kjøre under fartsgrensa i noen dager, så kan se om du merker tegn fra andre i trafikken om at du nå bryter med en forventet oppførsel. Bilen er en av de mest brukte framkomstmidlene i Norge i dag, og dette gjelder spesielt på områder av landet hvor kollektive alternativer ikke er så mange. I 2010 ble 29 080 personer siktet for brudd på vegtrafikkloven, med dette som sin hovedlovbruddskategori (Statistisk sentralbyrå 2012c). Noe som igjen vil si at disse personene ikke har begått mer alvorlige lovbrudd, enn trafikkrelaterte overtredelser. Ser vi på anmeldte lovbrudd, var det i 2011 anmeldt 56 922 lovbrudd innenfor kategorien trafikkriminalitet. Om vi regulerer dette tallet og ser på anmeldte lovbrudd pr 1000 innbygger, ser vi at prosenten ligger på rundt 9-15 % av alle anmeldte lovbrudd i alle fylkene i Norge (Statistisk sentralbyrå 2012a). Så hva kan vi ta fra dette? Trafikkriminalitet virker å være en meget utbredt lovbruddskategori, og dette gjelder så og si over hele landet. Sett i lys av dette, vil det kanskje ikke være så langt å strekke seg å tenke at det kan eksistere en bilkultur i enkelte områder av landet, kanskje i hele landet, som opererer med normer og regler som skiller seg vesentlig fra vegtrafikklovgivningen på flere områder. Fredrik forteller at *«folk blir ofte sur, viss dem ligge bak og. Også e det travelt å ha nokken tett opp i ræva»*. Dette er en veldig direkte og konfronterende sanksjon mot noen som avviker fra det som forventes av andre. Om det så eksisterer rurale bilkulturer hvor andre trafikkregler og normer gjelder, vil nok ikke bilførerne se på brudd på vegtrafikkloven som umoralsk, og heller ikke som en ulovlig handling. Bilførerne følge da de reglene og normene som eksisterer i deres miljø og kultur, og dermed bryter ikke deres oppførsel i trafikken med det moralske og forventede. Selv om oppførselen er i strid med vegtrafikkloven. På bygda er det kanskje miljøet rundt fenomenet råning som er

mest kjent for å inneha en spesifikk bilkultur, og jeg vil derfor nå ta for meg kort litt om denne kulturen.

6.3 Rånekulturen

I min oppgave har jeg ikke valgt å fokusere på råning og rånekulturen, men siden det er et velkjent fenomen, og ofte trekkes fram når man snakkes om rurale ungdommers forhold til bil og trafikk, vil jeg kort ta for meg forskning på dette området og så kort vise til hvorfor teoretiske perspektiver på rånekulturen ikke kan brukes for å forklare informantenes holdninger til trafikk. Råning er et fenomen som kan spores helt tilbake til det som ble kjent som raggare i Sverige på 70-tallet (Bjurström 1990), og Lundbye (2005: 1-2) definerer rånere som følger:

«En som bruker mesteparten av fritiden sin på å kjøre, mekke og snakke om bil i et miljø samlet ved en bensinstasjon/gatekjøkken/torg/parkeringsplass, hvor kunnskap og ferdigheter i forhold til bil og bilkjøring er hovedfokus/høyt verdsatt».

Det har kommet en del forskning rundt råning de siste årene, og mest relevant er kanskje Hege Iren Lundbyes (2005) hovedfagsavhandling i kriminologi om kulturell produksjon og identitetskonstruksjon i rånemiljøet. Hun peker på at mye av fritiden til ungdommer på bygda i Norge involverer bil og bilkjøring. Bil og bilkjøring fungerer både som en samlingsplass, som statussymbol og som tidsfordriv. Jo lenger ut på bygda du kommer, jo viktigere blir bil og bilkjøring for ungdommen som bor der. På den ene siden får bilen en instrumentell funksjon som transportmiddel for de som bor langt unna tettbebygde strøk, og ungdommene der er avhengig av bilen for å delta i og opprettholde sosiale nettverk. På den andre siden har bilen i tillegg blitt en viktig interesse i seg selv, og Lundbye (2005) peker på at bilinteressen ofte er hovedpunktet eller fokuset for møtet mellom ungdommene i rurale områder. Det er som Lundbye (2005: 3) nevner til en viss grad en kobling mellom råning og det som blir ansett på som kriminalitet i samfunnet vårt, ofte i form av at råningen kommer i direkte konflikt med trafikklovgivningen. Selv om trafikkovertridelser kanskje ikke alltid blir sett på som kriminell oppførsel, er rånere som gruppe ofte i politiets søkelys i mer rurale områder. Men det er på den andre siden ikke noen direkte sammenheng mellom det å rane, og det å bryte vegtrafikkloven. Mye av det guttene har fortalt om trafikkatferd og holdninger til dette, viser tendenser til at selv de som ikke er med i en rånekultur, lever i en rural bilkultur hvor det er sosialt akseptert å bryte vegtrafikkloven. Skal vi se på rånekulturen som noe som forklarer

unge gutters holdninger til trafikken, ville det vært naturlig og trekke fram Sykes og Matza (1957) og deres tanker om at unge avvikere kan ofre kravene fra det dominerende samfunnet, for å prøve å leve opp til kravene fra mindre sosiale grupper de er en del av. Denne teorien om nøytraliseringsteknikker som de fremlegger som et svar på subkulturelle forklaringer på kriminalitet, som blant andre Cohen (1955) sin teori om kriminelle subkulturer og de avvikende guttene som tar del i det. Sykes og Matza (1957: 664-666) kritiserer flere av teoriene om ungdomskriminelle, og peker på flere svakheter med disse teoriene. De mente blant annet at det er problematisk å tenke seg at ungdomskriminelle er fullstendige medlemmer av en avvikende subkultur, med tanke på at de ofte føler skyldfølelse og skam overfor resten av samfunnet når de blir oppdaget. I tillegg mener de det er vanskelig å tenke seg at ungdomskriminelle ikke tar innover seg noen av kravene fra foreldre og samfunnet ellers, det er umulig for noen å fullstendig rømme fra å bli dømt som avvikere av andre i samfunnet. Sykes og Matza (1957: 669) prøver å få med noen av tankene bak teoriene om avvikende/ kriminelle subkulturer når de snakker om *Appellen til høyere lojaliteter* som en mulig nøytraliseringsteknikk. I tilfellet hvor man kan si at guttene og rånerene bruker denne teknikken, vil dette medføre at de kanskje føler en høyere lojalitet til kravene som fulgte med det å være medlem av en rånecultur eller en rural kultur, enn det å leve opp til kravene fra samfunnet ellers.

I lys av at ingen av mine informanter identifiserte seg selv med det å være råner, vil det på den ene siden være vanskelig å se for seg at de følte større lojalitet til råneculturen, men dette kan på den andre siden være en konsekvens av at rånebegrepet kan virke stigmatiserende for noen, da dette ofte er ansett som å være «harry» oppførsel blant de lengst ut på bygda. Lundbye (2005: 5-6) mener og tror at råner et begrep som kun brukes av utenforstående for å definere en bestemt type smak og aktivitet som dårligere enn sin egen, og det kan dermed være at guttene som faktisk er en del av råneculturer, ikke ønsker å innrømme dette.

M: Vil du si at du e en råner?

Kristoffer: (Ler)... Ej visste du ville komme me ditta der.. (hehe)... nej ej veit ikkje e.. Viss an e råner for å stå fleire bila en plass for å snakke.. så e ej vell sikkert en råner da..

M: E det et litt negativt uttrykk? E det ikke sånn man sier: «ja ka du gjør på fritida da?».. «jo e drive å râne heile tida og e e en råner»?

Kristoffer: Nei ej slite no med å sei at ej e en råner da... men du ser no dissa fra [lokalplass] og ditta herno.. dei e no stolt av å vær råner og kjøre fra plass til plass da.. men vi stille no oss mest opp for å prate fordi vi ikkje he nokke anna å gjer på.

Kristoffer ønsker ikke å identifisere seg selv med det å være en råner, og at han selv bruker begrepet nedlatende overfor andre grupper av personer. Han peker på at det er personer som bor i enda mer rurale områder enn han selv, som han vil kategorisere som rånere. Han forteller videre at han mener det er flaut om andre ser på han som en råner, og dette er kun noe de enda lenger ut på bygda driver med. Det kan dermed virke som om ordet råner har et stigma knyttet til seg, og mange bruker det som Lundbye (2005: 3) nevner nedlatende og negativt. Dette kan være grunne til at mange av informantene ikke ønsker å bli omtalt som en råner, da de ikke vil at de vil bli stemplet med det som kjennetegner og oftest forbindes med en råner. «Enda lenger ut på bygda» finner vi en annen informants ungdomstid, og det viser seg at han bruker rânebegrepet litt friere enn Kristoffer. Sondre er opprinnelig fra et område som godt kan karakteriseres som enda mer ruralt enn hjemstedet til Kristoffer, og han forteller følgende om hva de måtte finne på når de vokste opp på et sted med lite å finne på:

M: Ka en måtte finne på da da?

Sondre: Nei det va. Oss kjaur no berre. Råna, det va mykje råning. Ikkje så voldsomt mykje herjing da.

M: Herjing? Ka e det?

Sondre: Nei..spøling og asså heldigvis så hadde e ikkje så sterk, så va bilen min så svak da, at det ikkje gikk. (ler) så det vart meir til at e satt på. Så (eeh), men bil e fint det.

Sondre forteller heller ikke at han er en råner, men han innrømmer at han rante en del i ungdomstiden sin, og forteller at dette er en aktivitet han fortsatt tar del i når han drar hjem i helgene. Dette kan kanskje best forklares ved å skille mellom verbet *å râne* og substantivet *en råner* som Lundbye (2005: 9) og finner forskjellige bruksområder til hos sine informanter. Det kan virke som om det er lettere for ungdommene å innrømme at de rante, enn at de er en råner. Råner er et stigmatisert begrep, og få personer ville kanskje identifisert seg selv med dette begrepet, nettopp fordi det innebærer så mye mer enn bare bilkjøring. Å râne er noe du gjør, altså bilkjøring, mens er du en råner innebærer dette å identifisere seg med hel pakke av forskjellige smaker, aktiviteter, holdninger og verdier. Er du råner er du med andre ord medlem av rānekulturen, og da tar du del i alle aspektene av denne kulturen, men å râne kan du gjør uavhengig av kulturell tilhørighet. Rånere er som Lægran (2007) peker på en minoritet blant unge menn på bygda, og rāning er et begrep som utenforstående bruker for å omtale en smak og en aktivitet de ikke forstår (Lundbye 2005). Dermed er det kanskje mer fruktbart å tenke seg at normer og regler knyttet til trafikk og bil på bygda, er en kultur i seg selv, en rural trafikkultur. I lys av dette vil rāning kunne tenkes å være en subkultur av

bilkulturen på bygda, bestående av bilinteresserte ungdom fra de mest avsidesliggende stedene av det rurale Norge. Dette er en rural trafikkultur, som jeg mener å ha grunnlag for å si at flere av informantene mine føler en sterk lojalitet til. Jeg har tidligere i kapittelet vist til at guttene mener det er viktigere å følge flyten i trafikken og de mer uskrevne reglene, enn det er å følge vegtrafikkloven. En eventuell tilknytning til rånekulturen virker ikke som å kunne være en god forklaring på guttenes avvikende holdninger, men det er hensiktsmessig å se på den mer generelle rurale trafikkulturen og hvordan holdningene til unge gutter blir påvirket av holdningene i miljøet rundt seg.

6.4 Flukten fra kjedsomheten

Jeff Ferrell (2004) mener at under modernitetens avhumaniserende forhold, har kjedsomheten kommet til å prege folks opplevelse av hverdagen. Og i den sammenhengen foreslår han følgende problematikk: «Are certain crimes committed not against people or property as such, but against boredom?» (Ferrell 2004:293). Flere av informantene gir uttrykk for at denne kjedsomheten er noe som er vanlig i rurale områder, og denne følelsen kan kanskje være en del av det kulturelle som ligger bak, når bilen får funksjoner utenom bare å være et transportmiddel. Kanskje fører kjedsomheten guttene ut i en mer alvorlig atferd i trafikken, for å kunne kjenne seg engasjert igjen? Gjennom feltarbeidene sine har Ferrell (2004) flere ganger støtt på meninger og tanker rundt kjedsomhet blant dem han studerte, og han ble etter hvert interessert i begrepet og dets egenskap som en konsekvens av det moderne samfunnet. Han begynte å undersøke begrepets sosiale og kulturelle forhold og funderte på om kanskje kjedsomhet kan fortelle oss noe ikke bare om opposisjon i samfunnet, men også noe om kriminalitet. For han mener at modernitetens mange forløp klart vokser sammen til et endeløst maskineri av kjedsommelighet:

«As efficiency develops into an organizational and cultural value, predictability proliferates; statistical summaries emerge as measures of worth; and quirks of individuality and personal innovation becomes detriments that modernism's many organizations can ill afford. As obedience to external rules and rationalized regulations comes to define success, even morality, sameness becomes a virtue, independence of mind a problem and rulebooks the essential literature of the modern canon» (Ferrell 2004:290).

I lys av dette blir kriminalitet individets forsøk på å komme opp med et eksperiment som på flere måter bryter med modernitetens kjedsomhetsprosjekt.

M: Så det har mye med kor mye det e og gjør, som avgjøre om det blir mye bilkjøring?

Sondre: Grad av kjedelighet..(ler). Om det e kjedelig på plassen.

Sondre forteller at bilkjøring som praksis handler om kjedsomhet og graden av alternative aktiviteter. Det er dermed lett å trekke konklusjonen om at personer som lever i rurale områder, naturlig er offer for kjedsomhet og mangel på andre aktiviteter, og dermed blir bilen og bilkjøring en flukt fra kjedsomhetens desperasjon. Personene som er fanget under kjedsomheten som gjennomsyrrer det moderne samfunnet kan ikke finne lettelse eller lindring i arbeid eller konsumering, fordi kjedsomheten blir enda mer synlig og uutholdelig når det viser seg at det som Ferrell (2004) kaller den modernistiske etos av meningsfylt arbeid og demokratisk deltagelse, bare var enda et bedrag. Bilkjøring blir som en hverdagsrevolusjon, hvor bilen får en funksjon som en måte for unge menn på bygda å motstå det normale, og blir på en måte en løsning på den organiserte kjedsomheten (Ferrell 2004). Som Sondre her forteller, kan denne graden av kjedsomhet kanskje variere litt fra rurale og urbane områder, og da også kanskje i hvilken grad menneskene som bor der er klar over denne kjedsomheten, og hvilke muligheter de har til å gjøre opprør mot den.

M: Tror du det e forskjella fra her og andre plassa i landet, eller e det et småplass fenomen?

Sondre: E trur det e et tettsted fenomen. Eller liten by. E trur du finne råning og kjøring berre for moro skyld.. Mange like jo bare å kjøre rundt, uten å ha noe mål eller mening. Bare for og sjå eller gjøre på nokke ikke sant. Men e trur det e meir vanlig på bygda og i mindre plassa. Der det ikkje e så mykje anna og gjør.. det trur e.. Det e det e trur.

M: Men du tror det har med kultur og gjør?

Sondre: Ja e trur det har veldig mye med kultur og gjør. E trur det e masse anna og finn på i byen, enn å kjøre bil.

I lys av dette kan vi se på det som Sondre forteller om at det i urbane strøk og i byen, er mer å finne på enn på bygda. Dette kan igjen bety at de på bygda ikke har mye som kan avlede de fra kjedsomhetens virkelighet, og heller ikke mange måter for å prøve å finne litt spenning i den kjedsommelige hverdagen. I denne sammenhengen kan vi se på en liten overtredelse av trafikkreglene som en liten revolusjon i seg selv. Spenningen som denne aktiviteten resulterer i, viser seg å være et middel mot et mål. Og dette målet mener Ferrell (2004) er å finne en motgift mot moderne kjedsomhet, nemlig menneskelig engasjement. Kanskje kan vi se på rural bilkjøring som ikke bare søken etter spenning, flukten fra hverdagen, men kanskje også som en flukt fra kjedsomheten?

6.5 Rural maskulinitet

Etter en utdyping av de kulturelle påvirkningene til unge gutters trafikkholdninger, er det på tide å se på dette fra en annen vinkel. Ordet rural har vært brukt gjennom hele dette kapittelet, som en betegnelse på landlig og bygdelignende geografiske områder. Menn er som sagt overrepresentert innenfor trafikkriminalitet. Unge mannlige førere er en høyrisikogruppe i trafikken, og unge førere på bygda har enda større ulykkesrisiko, enn unge førere i byen (Eiksund 2009). Forskere har nå begynt å snakke om en egen rural maskulinitet og jeg vil prøve å sette disse teoretiske perspektivene sammen med både teorier om hegemonisk maskulinitet og mer generell kulturell kriminologi. Campbell, Bell og Finney (2006: 2) mener at vi fra naturen av har opparbeidet oss et bilde av *country boys* som de autentisk maskuline, alfamenn. «Real men are rurale men» skriver de, og dette bildet vi alle har skapt oss av hva som er rural maskulinitet har konsekvenser for organiseringen av det sosiale livet. Rural maskulinitet er nemlig ikke bare et bilde, men en del av hverdagen til nesten halve verdens befolkning (Campbell, Bell og Finney 2006: 2). Bildet av den rurale maskuliniteten støtter nemlig opp under en sosial praksis med et hegemonisk syn på menn, hvor noen menn blir satt høyere enn andre menn, og menn generelt sett er satt høyere enn kvinner. Dermed kan vi si at hvordan vi ser på og erfarer rurale maskuliniteter former hvordan vi lever og praktiserer våre liv (Bye 2010). Som Ericsson og Jon (2006: 137) viser til er ikke kjønn og klasse to uavhengige dimensjoner i samfunnet. Å være demonstrativt maskulin kan være et alternativ til ha økonomisk makt som en kilde til styrke i denne kampen. For disse arbeiderklasse guttene som ikke har muligheten til å oppnå styrke gjennom å ha økonomisk makt, blir det å være en demonstrativ maskulin mann en alternativ måte å vise styrke på. Maskulinitet kan dermed mobiliseres for å styrke arbeiderklasse guttenes posisjon i denne «kampen» mellom klassene i samfunnet.

Menn på bygda står i dag overfor store sosioøkonomiske utfordringer. Ikke bare flykter mange fra bygda for å dra inn til byen for å studere og jobbe, men det er også et «stadig tøffere arbeidsmarked som følge av økte markedskrav, strukturrasjonaliseringer og nedleggelser» (Bye 2010: 6). Som følge av dette har mange bygdegutter mistet mye av maskulinitetsfølelsen de før fikk igjennom arbeid. Det har vært vanlig å forbinde den hegemoniske maskulinitet på bygda med hardt fysisk arbeid, og mangelen på dette har ifølge Bye (2010: 6) ført til at mange unge menn i dag opplever en tomhetsfølelse eller en «melankolsk maskulinitet» i forbindelse med de nye kravene om en mer akademisk utdanning i arbeidslivet. Denne tanken om at fysisk arbeid er mer verdsatt enn utdanning er

noe informantene mine snakket en del om. For eksempel for Andreas som ikke har noen positive tanker rundt skole og utdanning.

M: Ja e du glad i å gå på skole?

Andreas: Nei.

M: Koffor ikke?

Andreas: Nei, ka en ska det førr..... For til lenger an går på skule, jo dummare blir en ser det ut som.

Ikke bare mener Andreas at skole ikke er noe for han, men han mener i tillegg at det virker som om de som tar utdanning, blir mindre intelligent av det. Dette kan kanskje være et resultat av at han er oppvokst i en kultur som ser på tungt fysisk arbeid som høyere verdsatt enn utdanning, og hvor livets skole er viktigere enn boklig lærdom (Bye 2010). Mens mange av jentene fra bygda reiser til byen for å ta utdanning, er det tendenser til at dette ikke i like stor grad gjelder bygdegutta. For Andreas kan vi nok tenke oss at hans forhold til både det å ha en søster som faktisk har dratt til byen for å studere og hans dysleksidiagnose har vært med på å forsterke hans syn på skole og utdanning som noe negativt. Men på samme tid står han og andre bygdegutter over en situasjon hvor de må prøve å gjenskape sin maskuline identitet på andre arenaer enn jobb og skole.

M: Du kan no fortelle litt om ka utdanning du har.

Erik: Ja e e utdanna [yrket]. Og det har e vært i seks år.

M: Trivdes du når du gikk på skole?

Erik: Nei det va.. kjeda me.

M: Korfor det da?

Erik: Eh.. sei det. E hadde bare ikkje interesse liksom... lei.

M: Du lika mer det å jobbe med henda kanskje? Enn å skrive og lese?

Erik: Meir fysisk, enn psykisk ja.

Her ser vi at Erik forteller at han verdsetter mye mer det å jobbe med fysiske ting, enn det han omtaler som psykiske ting. Dette illustrerer også godt denne tanken om det i rurale områder er en kultur hvor det er fysisk arbeid som er koblet sammen med maskulinitet, og at unge menn på bygda kan ha vansker med å leve opp til kravet i dagens samfunn om en akademisk utdanning og lang skolegang. Erik forteller at han ikke har interesse av skole, men han har en god utdanning, så dette kan tyde på at han har klart å leve opp til kravet til utdanning innenfor hans yrke. Han har gjennomført skolen, men det virker ikke som om det var frivillig, så det

kan virke som om han har møtt på et krav til å ha utdanning når han skulle ut i arbeidslivet. Selv fysisk arbeid krever i dag at man har noen år utdanning først.

M: Ka du syns om å gå på skole da?

Jonas: Jævlig kjedelig.

M: Korfor det da?

Jonas: Det e så mye teori. E e mer en praktisk fyr.

M: Lika å jobbe med henda?

Jonas: Ja.

Jonas virker å ha den samme motstanden mot skole og forteller at han synes skole er «*jævlig kjedelig*», og begrunner dette med at han også liker best å jobbe med hendene sine, og han er nok heller ikke så glad i å sitte inne å lese bøker og skriver stiler. Skolen blir for disse guttene et krav fra samfunnet, som de blir tvunget til for å kunne ta del i det moderne samfunnet. Hadde de kunne valgt, hadde de nok aldri gått på skolen, og heller hoppet rett ut i arbeidslivet. I lys av dette, nevner Bye (2010: 8) at fritida har blitt en ny arena for bygdegutter å fremme seg selv som en maskulin mann, og i denne sammenheng kan vi se på bilinteressen som en slik arena. Hvor menn prøver å gjenskape sin egen mannlighetsfølelse ved å hevde seg bak rattet. Det er som nevnt blitt stort fokus på unge menn og ulovligheten i deres bilkjøring, og dermed kan denne aktiviteten ikke bare være et forsøk på å gjenskape en maskulin identitet, men også fungere som et opprør mot et samfunn de føler seg ekskludert fra (Ferrell 2005; Lægran 2007; Bye 2010).

6.6 «Jeg er ikke en råkjører!»

Til slutt i dette kapittelet vil jeg ta for meg det interessante fenomenet som jeg teoretisk sett vil basere på Matza og Sykes (1961: 6) parafrasene ord om Mertons kommentarer på den moralske alkymien i inn-gruppens dyder og ut-gruppens laster.

*«I am daring
You are reckless
He is delinquent»*

I sosiologi og sosialpsykolog er en inn-gruppe, en sosial gruppe som en person psykologisk sett identifiserer seg som et medlem av. Derimot er en ut-gruppe en sosial gruppe som individet ikke identifiserer seg med (Merton 1948). Dette er godt illustrert i hvordan Matza og Sykes (1961: 715) velger å tolke Mertons syn på denne forskjellen på i hvilken grad vi selv

identifiserer oss med den samme sosiale gruppen, som andre identifiserer oss med (Merton 1957 i Matza og Sykes 1961: 715). Mange vil nok se på informantene mine som avvikere, eller som råkjørere. Men hva identifiserer de seg selv med? Dette er et interessant spørsmål med tanke på det som ligger under hele diskusjonen som har foregått i dette kapittelet om kultur og kulturelle forskjeller. Er informantene avvikere fra den dominerende kulturen i hele samfunnet vårt, er de avvikere fra den delkulturen som befinner seg på det rurale området av landet de lever på, eller er de ikke avvikere fra annet enn rettssystemets krav til oppførsel i trafikken?

M: Kor ofte du bryte fartsgrensa da tror du?

I: Daglig. Men altså e skal ikke få meg sjøl til å høres ut som en sånn råkjører, for det ekje e. Men e ligge som regel minst 10 over fartsgrensa da.

Isak ønsker verken å bli sett på som en råkjører, eller at hans oppførsel i trafikken skal bli sett på som råkjøreratferd. Guttene identifiserer seg altså ikke med en avvikere, men har klare meninger på hva som gjør andre avvikere i trafikken, og i lys av dette kan vi tenke oss at det i deres kulturelle oppfatning er fullt akseptabelt å bedrive oppførsel i trafikken som ikke alltid er innenfor lovens rammer for lovlig oppførsel. Samtidig kan ordet «råkjører» ha andre betydninger.

Kristoffer: Nei det e berre sånn artig.. sånn råkjører eller et eller anna sånt.

M: Kan du si det nesten e som et kompliment?

Kristoffer: Ja..

M: Å være råkjører når man e jente?

Kristoffer: Ja dei smila no berre når ej sei det så.

I denne sammenhengen blir råkjører brukt for å erte jentene som har en maskulin kjørestil i trafikken. Disse jentene blir kalt for råkjørere, kanskje fordi de ikke passer inn i den typiske feminine atferden i trafikken. Det kan med andre ord virke som om begrepet råkjører brukt på jenter, gjør at de stiger på den kjønnshierarkiske stigen, men når det brukes om en gutt, er det mer som en fornærmelse. Han er en råkjører, fordi han ikke klarer å ta kontroll over situasjon på en måte som gjør at han er en god sjåfør. Begrepet råkjører kan dermed på den ene siden gi assosiasjoner til en person som har en ukontrollert og dårlig atferd i trafikken. På den andre siden kan det kanskje være slik at det å råkjøre er ansett som overmodig og ufornuftig oppførsel og dermed ikke passer inn i idealet om en passende maskulinitet eller den hegemoniske maskuliniteten i deres kultur, og at guttene derfor ikke vil identifiseres med en

råkjører (Connell 2005: 77-78; Ericsson og Jon 2006: 137). Når jeg snakket om fart som edgework snakket jeg om dette adrenalinkicket som guttene får når de klarer å bruke egne evner til å kontrollere bilen i en ellers ukontrollerbar situasjon. Kanskje er høy fart ansett som en ukontrollerbar situasjon, nettopp fordi det er risikofylt, og fordi ikke alle har gode nok kjøreevner til å håndtere en bil i høy fart. Har du ikke disse kjøreevnene er du en råkjører, fordi du ikke er med i gruppen av mennesker som har disse overnaturlige ferdighetene. Derfor kan begrepet råkjører være stigmatiserende, og brukes om jenter som oppfører seg maskulint i trafikken, men ikke maskulint nok til å stille på linje med de virkelige råde førerne i trafikken.

7 Kontroll, straff og forebygging

Avslutningsvis vil jeg se på informantenes holdninger til kontroll, straff og forebygging av trafikkriminalitet. Det er som jeg har diskutert gjennom oppgaven, ikke slik at trafikkoppførsel alltid blir definert som kriminelt, men mange av handlingene i trafikken i dag, er ifølge loven definert som ulovlig. Å bryte fartsgrensa, å kjøre uten bilbelte og å kjøre i beruset tilstand er noen av de handlingene i trafikken som er ulovlig ifølge norsk lov. Mange av informantene har innrømmet underveis i intervjuene å ha vært involvert i slik atferd, og det er derfor hensiktsmessig å se nærmere på hvordan informantene stiller seg til hvordan vi kontrollerer og straffer brudd på vegtrafikkloven i Norge. Det vil også være viktig å gå inn på hvorfor vi straffer brudd på vegtrafikkloven, og hvordan vi håper å forebygge videre trafikklovebrudd. Jeg gjentar at fokuset igjen blir lagt på uvetting kjøring, og fartsovertredelser når disse temaene diskuteres. I vegtrafikkloven står det følgende om straff:

«Den som forsettlig eller uaktsomt overtrer bestemmelser gitt i eller i medhold av denne lov, straffes med bøter eller med fengsel inntil ett år, dersom forholdet ikke går inn under strengere straffebud. På samme måte straffes overtredelse av vilkår i enkeltvedtak i medhold av denne lov og brudd på forbud etter §§ 35 og 36. Overtredelse er forselse, uansett straffens størrelse. Den som ved bruk av motorvogn uaktsomt volder betydelig legemsskade eller en annens død, straffes etter straffeloven § 238 eller § 239» (Vegtrafikkloven § 31).

Brudd på vegtrafikkloven straffes med bøter eller fengsel. Dette er de offisielle straffene for ulovlige handlinger i trafikken. Er lovbruddet av en mer alvorlig grad, blir lovbruddet straffet etter straffelovens to paragrafer om legemsskade og død.

Hvorfor straffer vi lovovertrедelser? Ifølge Ragnar Hauge (1996) er det to ulike svar på dette spørsmålet. For det første straffer vi for å forebygge fremtidige lovbrudd. For det andre straffer vi for «å gjengjelde den krenkelse som er påført gjennom lovbruddet» (Hauge 1996:17). Tanken om at straff skal forebygge fremtidige lovbrudd er ofte den vanligste måten å begrunne straff på, og siden gjengjeldelse ikke er relevant med tanke på trafikkriminalitet vil jeg ikke utdype denne begrunnelsen. Utrykningspolitiet er den instansen i Norge som i praksis skal ta seg av kontrollen av trafikkriminalitet, og på deres nettside forklarer de at trafiksikkerhetsarbeid er utrykningspolitiets viktigste arbeid, og hva som er deres hovedmål:

«Gjennom vår kontrollvirksomhet skal vi forebygge overtredelser i trafikken og dermed redusere antall drepte og hardt skadde. Fartsovertredelser, kjøring i ruspåvirket tilstand og manglede bruk av bilbelte er de viktigste årsakene til at liv går tapt i trafikken. Målet er å få folk flest til å respektere de grunnleggende reglene for å ferdes i trafikken» (Utrykningspolitiet 2010).

Begrunnelser for å straffe trafikkriminalitet kan dermed tolkes til å omfavne forebygging og holdningsendring. Utrykningspolitiet ønsker å få bilførere til å respektere vegtrafikkloven, og det viktigste målet for dette arbeidet er å redusere antall drepte og hardt skadde i trafikken. Straffen som blir gitt, må derfor ha den hensikten at den avskrekker bilførere fra trafikkovertrедelser i fremtiden, og dermed gjøre trafikken tryggere.

7.1 Kontroll

7.1.1 Har trafikkontroller en avskrekkende og forebyggende effekt?

Utrykningspolitiets hovedmål er som sagt å få folk flest til å respektere trafikkreglene, for dermed å redusere antall skadde og drepte i trafikken. Justisdepartementet (Ot.prp. nr. 90 2003-2004) legger til grunn at vi straffer handlinger som er kriminalisert for å styre atferd i fremtiden og dermed skape et verdiorientert sameksisterende samfunn. De mener at straffeinstansene i praksis skal ha forebyggelse og prevensjon som sitt formål, ved at de forebygger uønsket atferd og den sosiale uroen slik atferd fører med seg (Ot.prp. nr. 90 2003-2004). Brudd på vegtrafikkloven straffes med bot og fengsel, og disse straffene skal med andre ord virke forebyggende på trafikanter, slik at de ikke bryter vegtrafikkloven. Straffens virkning kan vi dele inn i tre hovedgrupper. Den individualpreventive virkningen er straffens evne til å påvirke lovbrøyteren til og ikke begå flere lovbrudd i fremtiden. Den allmennpreventive virkningen, har evnen til å påvirke andre i samfunnet, ved å avskrekke de fra å begå lovbrudd. Den allmennpreventive virkningen av straff kan også være vanedannende og holdningsskapende. Utrykningspolitiet er det organet som i praksis kontrollerer at trafikantene opprettholder lover og regler i trafikken. Dette gjør de ved kontroller som blant annet inkluderer fartskontroll, kontroll av ruspåvirkede førere, og kontroll av både bil, fører, verneutstyr, bilbelte og gods. Trafikkontroller er et sentralt virkemiddel for å styrke sikkerheten på veiene, alle trafikanter må ta hensyn til politiets kontrollvirksomhet, og det er disse kontrollene som skal passe på at folk opprettholder trafikkreglene (Ot.pr. nr. 40 2001: 2). Det er politiets kontrollvirksomhet som fører til at folk blir anmeldt og videreført til domstolene og dermed straffes for lovbruddet. Det er med andre ord svært viktig at disse trafikkkontrollene faktisk både er avskrekkende og forebyggende, om ikke effektive. Men er det slik at informantene mine mener at det er en konkret fare for å bli stoppet i en trafikkontroll? Virker trafikkontroller avskrekkende for deres atferd i trafikken, og er de i det

hele tatt redd for trafikkrollens konsekvens? Jeg har snakket med informantene mine om de personlig tror at kontroller har noe hensikt.

M: Tror du fartskontrolla fungera da?

Fredrik: Ja altså viss du kjøre fort, og får deg ei bot, så tror e det svir nok til at du tenke deg om neste gang. Og tekniske kontrolla også, har du mangla, så må du jo fikse det og det e jo kjempe positivt.

Fredrik forteller at han tror at fartskontroller fungerer når de ender i en bot, og dermed er det boten som virker forebyggende på fremtidige tanker om lovbrudd i trafikken. Han presiserer at dette gjelder om boten «svir nok», noe som igjen vil gå under det om straffen virker avskrekkende individuelt. Jonas har en litt annen måte å vurdere fartskontrollers hensikt på.

M: Tror du fartskontrolla har nokke hensikt?

Jonas: Hensikt? Nei.. Dem står no å gjømm seg, så det e ingen som ser dem da..

M: Men du får jo melding om det da?

Jonas: Ja.. Det e no for å ta råkjørera..

M: Tror du dem klare det?

Jonas: Ja. Dem gjør det.

Når Jonas uttaler at han ikke mener at fartskontroller har noen hensikt, fordi de står og gjemmer seg, tyder jeg dette dit hen at han mener at fartskontrollen ikke virker avskrekkende i seg selv, fordi man ikke vet at den foregår. Men vi kan tenke oss at dette også kan virke avskrekkende ved at man som bilfører aldri vet hvor og når det kan være kontroll. Han mener videre at hensikten med fartskontroll er å oppdage råkjøring og dermed stoppe råkjørere. Dette tror han at politiet lykkes med, og sett i lys av dette kan vi se at han kanskje mener at fartskontroller en ment til å stoppe de verste i trafikken, og at dette er en effektiv løsning på dette problemet. Det er ikke bare Jonas som tror at fartskontroller er eller kan være effektivt mot fartsovertredelser.

M: Ka du tror som kunne vært gjort for å få ned ulykkene blant unge gutta da?

Kristoffer: Flere fartskontrolla, for da får jo alle hetta og da tørr dei ikkje kjøre fort. Så e no samme som for eksempel en lørdagskveld så hadde det vært tre kontrolla da også va den siste kontrollen for to timar sia.. so hakje dei hørt nokke meir om kontroll.. da begynne dei å kjøre igjen... da begynne dei å gi på. Men viss der kjem ein kontroll til. For eksempel i halv to timar på natta da. Da tenkte dei liksom: «Okay det ekkje godt å vite ka ti politiet står ute og ikkje».

M: Føle du det e sånn folk tror politiet kun står ute mellom åtte og fire?

Kristoffer: Nei... ej og en kompis blei no tatt i fartskontroll klokka ti over ni på kvelden da... på [lokalsted].. soo..

Kristoffer er i stor grad enig i Jonas om at fartskontroller kan være effektivt. Han utdyper dette ved å si at når det er mange og hyppige fartskontroller «får jo alle hetta» og at dette fører til at de senker farten. Kontrollen får i dette tilfellet en allmennpreventiv virkning, og den kan ha evne til å virke både avskrekkende på bilførerne om det er slik at de frykter kontroll, og dermed forebygges fremtidige fartsovertredelser. Kristoffer snakker i tillegg om at fartskontroller i forbindelse med straffens avskrekkende effekt, kan virke allmennpreventivt for fartsatferd ved at man observerer og hører andres straff.

M: e det sånn alle vet.. sånn prosentane⁸ på kor masse du skal kjøre og sånn

Kristoffer: Nei.. men det dei veit e ut ifra dei so he blitt tatt da.. Ka fart dei hadde. Så tenke dem at ja da skal iallfall ikkje vi ha den farta og ligge fem under den igjen da.

M: Så det e litt sånn man tenke over og prøve å finne ut av kor man kan holde seg?

Kristoffer: Ja.

Ikke alle kan reglene for trafikken og grensen for når fartsovertredelser blir straffet, men ifølge Kristoffer lærer de dette av hverandre, og i tillegg kan det virke preventivt å straffe noen, ved at de andre i lokal samfunnet får vite detaljene rundt lovbruddet og straffen, og dermed passer på og holde seg under den farten som førte til straff.

Fartskontroller utføres på forskjellige måter, og en av de mest vanlige måtene er ved fastmonterte fotobokser som tar bilde av biler som kjører forbi over lovlig hastighet. Dette omtales offisielt som automatisk trafikkontroll eller automatisk fartskontroll (ATK), og blir gjennomført i samarbeid mellom politiet og Statens vegvesen. Statens vegvesen har driften av fotoboksene, mens politiet har ansvar for å straffeforfølge ulovlige forhold som blir oppdaget ved bruk av fotoboksene (Statens vegvesen 2013).

M: Tror du fotobokse e effektive? Til å ta folk som kjøre fort?

Andreas: Nja dei funka no..

M: Selv om det står skilt før som varsla om ho?

Andreas: Ja, for da veit folk at der står ei fotoboks, så da må dei slakke ned.

M: Korfor du tror så mange blir tatt i fotoboks selv om det står skilt som advara mot at ho kommer?

Andreas: Nei for skiltet det stende..

M: E tror det e 200 meter før.

Andreas: Nei ekkje det meir da.. Trur det e meir. Men iallfall folk ser skiltet og kjøre dei også begynne dei å tenke på nokke anna. Så gløkke dei ta fotoboksen.

⁸ Prosentene vi her snakker om, er hvor mange prosent man kan kjøre over lovlig fartsgrense, før man risikerer å bli fratatt sertifikatet.

M: Så du tror det hjelpe litt at skiltet e så pass langt ifra at folk glemme det?

Andreas: Ja viss dei prøva å ta folk så tror e no det.

Andreas mener at fotobokser til en viss grad er effektive, men at dette avhenger av at folk glemmer å ha sett varselskiltet om at det nå kommer en fotoboks lenger fremme på strekningen. For disse guttene snakker alle om at fotobokser ikke er noe de frykter i nærmiljøet, fordi de vet hvor de er. I tillegg til de *vanlige* fotoboksene som måler farten din på et bestemt punkt, finnes det strekninger hvor det er satt opp to fotobokser som måler gjennomsnittsfarten til bilene mellom to målepunkt, dette omtales offisielt som streknings-ATK (automatisk trafikkontroll). En enkelt fotoboks omtales derimot for punkt-ATK. Når informantene snakker om fartskontroller og fotobokser veksler de noen ganger holdningene de har til om disse fungerer for å oppdage ulovlig fart, og hvorvidt de anser det for å være en fare for at de selv skal bli tatt i slik kontroll.

M: Fotobokse da?

Kristoffer: Fotobokse e greit, men gjennomsnittsmålinga dei e litt farlige da.

M: Ja det e farlig me da?

Kristoffer: Nei for da blir du jo tatt viss ikkje du ligge på fartsgrensa da.

M: Så det funka d da?

Kristoffer: Ja..

M: Så dem e litt frykta dem da?

Kristoffer: Ja, e trukje det e so mange so e glad i det akkurat... Ja du kan jo kjøre fort da.. også stoppe å ta deg ein røyk, også kjøre videre da..

Kristoffer forteller at han anser fotobokser for å være en grei kontrollform, men at han frykter gjennomsnittsmålingen i noe større grad. Når Kristoffer blir spurt om han tenker at fotobokser fungerer, kan det virke som om han svarer på om han mener det er en reell fare for han å bli tatt i fotobokser. Dermed svarer han at han mener fotobokser er greit, noe han senere forklarer med at han jo vet hvor de alle er. Men gjennomsnittsmålingen er ikke like lett å lure seg unna, så denne liker han ikke like godt. I lys av dette kan det virke som om gjennomsnittsmålingen fungerer som et mer effektivt tiltak for å kontrollere fartsovertredelser, enn vanlige fotobokser. I Trafikksikkerhetshåndboka (Vaa m. fl. 2012) står det at stasjonære fartskontroller og automatisk fartskontroll har viss seg å redusere antall ulykker. Og dette kan tyde på at disse kontrollformene har en avskrekkende og skadereduserende effekt.

7.1.2 «Redd for å bli tatt»

For at trafikkontroller skal være effektive og preventive, må trafikantene føle at det er en reell fare for at om de bryter vegtrafikkloven vil de bli oppdaget og straffet. Vi kan tenke oss at denne følelsen av kontrollfare varierer noe fra rurale og urbane områder, og i tillegg kan vi tenke oss at det varierer veldig fra person til person. Politiet har ikke uendelig med ressurser, så det er begrenset hvor mange trafikkontroller de kan utføre hvert år, og dette vil nok igjen påvirke den allmenne følelsen av kontrollens virkning. Så hvordan forholder guttene seg til den reelle faren, og fungerer trafikkontroller preventivt ved å hindre risikofylt atferd blant informantene? Informantene mine oppholder seg på forskjellige områder, så jeg vil anta at de kan oppleve denne faren noe forskjellig. For eksempel Andreas bor på et veldig ruralt område, hvor politiets nærvær nok ikke oppleves så sterkt.

M: E du redd for å bli tatt i trafikken?

Andreas: Nehei.. E vet i grunn korti purken e her og kor dei bruka å stå hen.

Andreas forteller at han ikke er spesielt redd for å bli stoppet og tatt for ulovlige hendelser i trafikken. De av informantene som bor på svært rurale områder fortalte at innen få minutter etter at en politibil har beveget seg inn i bygda, er de fleste varslet om det. Enkelte av informantene bor for eksempel på områder som er adskilt fra de mindre rurale områdene enten med ei bru eller en tunell. På slike områder virker det som om alle innbyggerne vet om det i det politiet kjører ut av tunellen eller over brua. Dermed er ikke politiets mulighet for å oppdage ulovlig atferd like enkelt, som når de kan bevege seg uoppdaget.

M: Når du tenker på andre på din alder i andre deler av landet da, tror du holdninga e forskjellig i forhold til kor man bor?

Fredrik: Nja, e vetsje. E ser for meg at man e litt mer opptatt i bya. At man e litt mer påpasselig med den fartsbiten, og det med fyll. På bygdene så, e e jo en del ut på X, og der har jo aldri vært en politimann der ute ikke sant, og der e mye folk som kjøre fort og til en viss grad en del fyllekjøring. Så e tror jo mindre plassen e, jo lettere e det å ha mye fart og fyll.

M: Tror du folk ikke gjør det fordi man e rett for å bli tatt eller fordi man e redd for at det skal skje nokke?

Fredrik: E tror kanskje det ofte e fordi man e redd for å bli tatt.

Fredrik forteller her om at det på de mest rurale plasser ofte kan være veldig sjeldent at man ser en politibetjent og at det dermed kan oppstå en situasjon hvor faren for å bli tatt for brudd på vegtrafikkloven er tilnærmet null, og dermed blir trafikken en nesten lovløs plass. Hvorfor følge loven, om ingen er der for å oppdage av lovbruddet skjer, og det er ingen reaksjoner

som kommer på lovbruddet? I slike samfunn er verken trafikkkontrollen eller straffens allmennpreventive effekt reell, og dermed er det ingenting annet enn faren for ulykker, som har en avskrekkende evne på innbyggerne.

7.1.3 Jungeltelegraf

Etter selv å ha oppvokst på en mindre plass, er det et uttrykk som for meg virket som en stor hindring for effektive politikontroller, og det er jungeltelegraf. I løpet av noen få minutter etter at politiet eller Statens vegvesen har satt opp kontroll, vet så å si alle om den. I dag finnes det i tillegg tjenester til telefonen hvor du kan motta en SMS hver gang det er kontroll i ditt nærområde, og det er opprettet grupper på Facebook hvor folk kan si ifra om kontroller de oppdager. Hvordan har dette påvirket politikontrollens effekt, og hva tenker guttene om dette? Har politikontroller ikke noen effekt i rurale områder på grunn av jungeltelegraf, eller har denne raske informasjonsspredningen fått andre funksjoner?

M: Så fartskontrolla e d som e mest effektivt? Føle du ikke at jungeltelegraf e ødelegge litt på mindre plassa? Alle har alltid en kompis som vet om det.. så vi rekke ikke dem vi burde..

Kristoffer: Nei asso viss der står en kontroll da, så tek ikkje det lang tid før dei so ja e venn me den og den veit om det da..

Kristoffer: Det e no apps og sånn som varsla trafikkkontrolla da. Ja det trur e sånn alle so he da.. Iallfall på [lokalsted].

M: Ja, det e sånn alle har? Da e kanskje ikke trafikkkontroll så..

Kristoffer: Hjelpfull? Nei d e no i grunn sant da..

M: Syns du det e greit at man får vite om det da?

Kristoffer: Nei asso e blir no glad for at ej får vite at dei står der.. så ikkje e kjem der no i ti over og blir tatt liksom.. for du får no snart to tusen krone i bot for det da.. Så da e d no.. Tek no heller imot en gratis SMS enn to tusen i bot da...men ej hekje nokke sånn særlig behov for å vite det da..

Kristoffer forteller at det ofte ikke går så langt tid fra politiet setter opp en kontroll, til mange vet om det. I tillegg forteller han at det finnes «apps» (applikasjoner) til telefonen som varsler når det er trafikkkontroll på veiene i hans område, og han mener og tror at dette er noe de fleste har utstyrt seg med. Han er enig i at dette gjør at trafikkkontroller mistet litt av effektiviteten sin, i og med at mange vet om kontrollen, og dermed kan avpasse kjøringen sin. På den andre

siden er han glad for å ha slik varsling, så han ikke selv blir tatt i en slik kontroll. Igjen ser vi at guttene snakker om deres egen sjanse for å bli tatt i en trafikk kontroll, i forbindelse med hva de mener om effektiviteten til kontrollen. Midt under intervjuet mitt med Jonas, får han inn nettopp en slik melding om trafikk kontroll.

M: (Høy lyd) Ka ditta e?

Jonas: No e det kontroll en plass. Fartskontroll.

M: Å gu kor e kjipte me⁹.

Jonas: Ja den ei jævlig.. e og gjør det i begynnelsen. [lokalplass], fartskontroll..

M: For en utidig lyd.

Jonas: Ja det e mye fartskontrolla på [lokalplass]. Nesten heile tida.

Plutselig kommer det en skremmende høy lyd, og denne skal varsle Jonas om at det nå er en trafikk kontroll i nærheten. Lyden er nok satt så høy, slik at han og skal kunne høre den når han har musikk i bilen, og lignende. Jonas får dermed varsel om alle mulige trafikk kontrollen som utfører i nærområdet hans, noe som igjen fører til at sannsynligheten for at han blir tatt ikke lenger er like høy. Redselen hans har nok økt noe, etter at han ble straffet for fyllekjøring, men fartsovertredelser og fyllekjøring er fortsatt to forskjellige moraler tilknyttet, så det er ikke sikkert at straffen han avskrekket han helt fra å kjøre for fort. En annen funksjon som kan komme av at guttene blir varslet hver gang det er trafikk kontroll, kommer fram i intervjuet til Isak.

M: Føle du at politiet e synlig her?

Isak: Ja... dei e for så vidt synlig, men ikkje så veldig i den form at du føle du må kjøre fint kan e si. Men på en måte så føle e at dem har blitt mer synlig på grunn av dinna radarvarslings appen til iPhone. For da vet du kor dei e til en hver tid. E tror ikke det e mange her som ikke har den appen som kjøre bil.

M: Tror du den at den gjør sånn at dem som kjøre fort, aldri blir tatt?

Isak: Jo, men samtidig så forebygge den da. Altså e tenke ja no vet e at dem e ute å tar kontrolla, så no må e kjøre fint. Plutselig så har dem forflytta seg ikke sant.

I lys av det Isak forteller, kan vi se for oss at alle disse SMS varslingene kan føre til at politiet i guttenes øyne virker mer synlig. De får vite om nesten hver gang det er kontroll, og de tenker kanskje at det til og med er kontroller som de ikke blir varslet om. Trafikk kontroll blir dermed ikke en fjern hendelse, som de bare har hørt om skjer, men aldri noen gang sett selv.

⁹ «Kjipte me» betyr av jeg skvatt.

Trafikkontroller blir en del av hverdagen, og de får beskjeder om hver gang de holdes, og dermed blir det veldig tydelig at dette er ofte nok til at de bør fryktes.

7.2 Straff

Som sagt så straffer vi trafikklovbrudd, med den hensikten å avskrekke personen fra fremtidige lovbrudd i trafikken. Jeg vil derfor diskutere hvordan denne straffen vi i dag pålegger trafikklovbrudd påvirker guttene jeg har intervjuet, og hvordan de mener straffen påvirker deres holdninger til trafikklovgivningen og trafikksikkerheten. Fungerer straffen vi i dag bruker for å forhindre framtidige lovbrudd, og om ikke, hva skal vi så gjøre? Først vil jeg begynne med å se på informantenes syn på bøter og hvordan de opplever bøter som en avskrekkende eller en forebyggende straff. Deretter vil jeg ta for meg de to informantene som har blitt dømt til fengselsstraff for trafikklovbrudd og se på hvorvidt de mener at fengsel er en hensiktsmessig straff for trafikkriminalitet. Videre vil jeg diskutere hvorfor det eneste tiltaket som brukes for å sikre trafikken, ikke er ansett som en straff. Det er viktig at det er klart at når jeg snakker om straff i offisiell kapasitet, er straff definert som: «et onde som påføres den som har begått en lovovertrjedelse, fordi han eller hun skal oppleve det som et onde» (Hauge 1996: 15). Når informantene og jeg i intervjuene diskuterer straff, er begrepet brukt i en litt annen betydning, da den offisielle definisjonen skiller seg litt fra hva folk flest anser som straff. Når guttene snakker om straff, tenker de på et onde de har blitt påført fordi de har begått en ulovlig handling, uavhengig av om denne straffen kommer under den offentlige definisjonen.

7.2.1 Hva er verst – bot, fengsel eller å miste lappen?

For å kunne diskutere videre hvordan vi burde straffe brudd på vegtrafikkloven og hva informantene mener om straffen vi bruker, vil jeg nå ta for meg informantenes meninger og erfaringer om straff. Guttene forteller om de anser straffen de fikk som et onde, og hvilken straff de mener er verst. Dette skillet kan om bedre tegner mellom straff som de mener er mest preventiv og minst preventiv for å forebygge framtidige lovbrudd hos dem selv. Som jeg har diskutert tidligere har to av informantene mine opplevd å bli straffet for brudd på vegtrafikkloven. Begge ble straffet med bot og fengsel, og ble i tillegg fratatt retten til å kjøre motorvogn i en midlertidig periode. De har med andre ord personlige erfaringer med hvordan straffen virker direkte inn på både egne holdninger til trafikkreglene og trafikksikkerhet og hvordan de i etterkant har videreført eventuelle forandringer til oppførsel i trafikken. Med

tanke på hvordan guttene fortalte om disse hendelsene, ble det interessant å spørre de hvilken straff de selv ville foretrukket i fremtiden.

M: Så viss du hadde blitt tatt i en fartskontroll igjen da. Hadde den verste konsekvensen vært bot, fengsel, eller å miste lappen?

Erik: Miste lappen. Bot? Det e bare penga. Fengsel? Det e ferie.

M: No har du jo både mista lappen og vært i fengsel, viss du hadde blitt tatt igjen og fått valget mellom å miste lappen og gå i fengsel da, ka hadde du valgt?

Erik: Viss e kunne velgt? E hadde gått i fengsel tvert. E hadde ikkje stussa en gang. E trur e hadde tatt meg et halvt sekund å tenke meg om. Fordi største straffen i heile sammenhengen va å miste lappen. Å sitte i fengsel det va ikkje ei straff.

Erik forteller at han opplevde det å miste lappen som den største straffen, og ut ifra dette utsagnet kan vi anta at han personlig opplevde det å bli fratatt sertifikatet i en lengre periode, som et veldig stort onde. For Erik var boten kun et økonomisk tap, og som han selv sier, er det «bare penger». Fengselsoppholdet han hadde, karakteriserer han som en ferie, og at han er fast bestemt på at han ikke hadde sett på det som et onde om han igjen ble dømt til en fengselsstraff. Tanken om å spørre Erik om å velge mellom fengsel, bot og å miste lappen skulle jeg gjerne kreditert til meg selv, men denne problematikken var det en av mine andre informanter som introduserte når han selv snakket om sitt forhold til straff.

M: Det va sånn det føltes ut? Som om du blei straffa for nokke. Du føle ikke at det va sånn att no skal vi lære deg og ikke gjør det mer, men du skal få pine og straff for det du har gjort?

Jonas: Det va litt mer straff.

M: Kunne du ønske at det va mer sånn mindre straff og mer hjelp? Eller bare rett og slett mindre straff?

Jonas: Mindre straff. Men e vil si at det e mer straff å miste lappen i to år.. Kunne gjerne satte i fengsel i atten, tjue dager og ikke mista lappen.

M: Tror du dem fleste som blir tatt meina det samme?

Jonas: Nei... hmmm.. Så før e va i fengsel, så meinte e kanskje ikke det samme. Men viss e hadde fått tilbudet da. Om å enten sitte i fengsel i atten daga eller miste lappen i to år. Da tror e e hadde valgt fengsel. Atten daga e atten daga, og to år e to år.

M: Men no da?

Jonas: E hadde lett tatt atten daga i fengsel.

Det er for meg svært forbausende at Jonas forteller at han «hadde lett tatt atten daga i fengsel», om dette mente at han slapp å bli fratatt førerkortet sitt. Dette vil med andre ord si, at det som skal være den offisielle straffen mot brudd på vegtrafikkloven, og også den strengeste straffen, ikke oppleves som et onde av den straffede sett i forhold til det vi offisielt betegner som et rettighetstap (Vegtrafikkloven §§ 31 og 33). For å miste lappen, eller tap av

førerretten som det heter, er ikke ansett for å være en straff. På samme tid oppleves det som den strengeste av tre straffer for de to av informantene som har blitt straffet for brudd på vegtrafikkloven. For det første forteller dette litt om hvor komplisert det er å vurdere og beregne straff med tanke på straffens begrunnelser og definisjon. For det andre forteller dette mye om hvor viktig førerretten og lappen er for disse to guttene. De er så avhengig av og følelsesmessig tilknyttet til denne rettigheten, at de er villig til å sone flere uker i fengsel, og betale en større bot, for å slippe å bli fratatt denne retten igjen.

Et viktig skille jeg vil peke på, er at holdningene til straff skiller seg vesentlig mellom de som har blitt straffet og i tilknytning til dette mistet førerretten, og de av informantene mine som ikke har blitt straffet. Jonas legger jo også vekt på at han før han sonet fengselsdommen sin, nok ikke hadde sett på det å sone en fengselsdom som like lite alvorlig som han gjør i dag. Fredrik er den av guttene som viser de mest positive holdningene til trafikksikkerheten, og når det kommer til straff, er hans tanker om dette helt motsatt av Erik og Jonas holdninger.

M: Viss du tenke at du for eksempel skulle bli tatt i fartskontroll, fordi du kjørte forbi og va uheldig en gang da. Ka hadde da vært den verste straffa, eller konsekvensen?

Fredrik: Altså for meg, akkurat no i den situasjonen e e i så ville det vært ei bot. For e har jo ikke penga, så det hadde svidd ganske greit.

M: Viss du hadde mista sertifikatet da?

Fredrik: Sertifikatet kunne e greid meg forholdsvis fint uten.

M: Fengselsstraff da?

Fredrik: Nei det hadde vært utrivelig.

M: Så du på en måte.. Korsen du ville rangert dem tre da?

Fredrik: Fengselsstraff tror e ville vært verst for min del. Så bot, så miste lappen.

M: Så miste lappen e det du absolutt ville helst gjort.

Fredrik: Ja.

I motsetning til de to andre, hadde ikke Fredrik sett på det som et onde å bli fratatt førerretten i en periode. Derimot mener han det hadde vært verst med en fengselsstraff, og siden han for tiden ikke har en stabil økonomi, hadde han fått store problemer med å skulle betale en større bot. Mange av de mer grunnleggende forskjellene mellom livene til Erik, Jonas og Fredrik kan forklare litt av denne holdningsforskjellen. For det første har både Erik og Jonas godt betalte fulltidsjobber, og de har jobbet noen år etter studiene allerede, og vi kan dermed anta at de er i en bedre økonomisk situasjon enn Fredrik, som er student. I tillegg har de begge muligheter til å ta seg ferie fra sine jobber, om de skulle måtte sone en fengselsdom. Fredrik

derimot måtte i så fall tatt fri fra studiene sine, noe som i praksis kan være mer problematisk å gjennomføre. Konkluderende ser vi altså at det for Fredrik ville vært et mye større onde både å bli straffet med fengselsdom og bot. Nå er det som jeg tidligere nevnte, ikke mulig å bli straffet til å miste førerretten, så om Fredrik hadde blitt tatt for en ulovlig og straffbar handling i trafikken, ville han blitt straffet med bot eller fengsel. Andreas er den av informantene mine som ikke har vært i fengsel, som fortsatt mener at han hadde valgt en fengselsstraff framfor å bli fratatt lappen, om dette hadde vært et valg.

M: Ka som e den verste straffa?

Andreas: Mista lappen i to år. So må an ta an opp igjen.

M: Viss du har kjørt altfor fort. Den sureste straffen hadde vært? Fengsel, bot? Miste lappen?

Andreas: Nei viss ej hadde blitt tatt so.. og fått velje mellom fengselsstraff og miste lappen so hadde ej valgt fengsel.

M: Viss du hadde fått valgt mellom fengsel og miste lappen da?

Andreas: Fengsel.

M: Hadde du heller ville gått i fengsel enn å miste lappen?

Andreas: Ehm Ja.

M: Kor lenge fengselsstaffa måtte vært før du heller hadde valgt å miste lappen?

Andreas: Nei det spørs no kor lenge det, men..

M: Viss du hadde fått valget mellom å miste lappen i ett år, eller å sitte inne i 30 dager?

Andreas: Sete inn tredve dager..

M: Så du føle kanskje at skal man straffe slik at folk ikkje gjør det så e det lurt med trusselen om å miste lappen?

Andreas: Ja.. Ja viss e hadde fått spørsmål om å mista na i to måneda og fengsel, så hadde e sagt at e ville ha mista lappen i to måneder.

M: Så det må vær en viss lengde på fratagelsen før det begynne å bli skummelt?

Andreas: Ja..

Her ser vi at Andreas forteller mer om hvordan han setter de to ondene opp imot hverandre, og hvordan lengen på straffene spiller inn på hvilken onde han hadde valgt vekk. Han hadde ikke valgt fengsel framfor å miste lappen i to måneder, men han hadde heller sittet i fengsel i 30 dager, i stedet for å miste lappen i ett år. Det er dermed mulig å se en antydning til at guttene ser fordelaktig på en fengselsstraff, når ondet en slik straff ville påført dem, hadde vært mindre enn ondet de hadde blitt påført av å bli fratatt førerretten. Og omvendt vil de kanskje velge å bli fratatt førerretten, om det hadde føltes ut som et større onde å måtte sone en fengselsstraff. Bøter er ikke med i denne diskusjonen, men vi kan vell kanskje alle se for oss at de fleste ville sett på en bot som et mye mindre onde enn både å bli fratatt lappen og å

måtte sone en fengselsstraff. På den andre siden, ville kanskje personen som ikke er avhengig av sertifikatet i dagliglivet, heller valgt å miste denne enn å måtte ut med et større pengebeløp. Personlige hadde jeg i min situasjon, klart meg fint uten sertifikatet mitt nå som jeg bor i Oslo sentrum og ikke bruker bil der, men hadde jeg bodd mer ruralt, ville jeg nok heller falt mot å betale en bot for å kunne unngå det store onde det hadde vært å miste lappen.

Hvorfor føler de at fengselsstraffen ville være å foretrekke? Hva forteller dette oss om deres forhold til sertifikatet og førerretten? Fengselsstraff er ansett for å være en frihetsstraff, hvor frihetsberøvelsen i seg selv var hovedelementet i grunnlaget for å opprette en slik straffeform. I tillegg til at lovbryteren under soning av fengselsstraffen skulle få tid til ettertanke og anger. Flere av informantene mine snakker om frihet i forbindelse til førerretten og sertifikat. Som jeg diskuterte i forrige kapittel forbinder guttene mye av friheten sin og følelsen av uavhengighet med bilen, og retten de har til selv å føre bilen dit de vil. Å bli fratatt denne retten, kan kanskje dermed føles nettopp som en frihetsstraff for noen av informantene mine.

M: Ka som gjør at det e så gale å miste lappen.

Erik: På grunn av plassen e bodde på før. Og der finnes ikke kommunikasjon. Du va totalt avhengig av alt og alle andre rundt det for å komme deg på jobb, for å komme deg på butikken, for å komme deg hit og for å komme deg dit. Der finnes ikke busskommunikasjon eller nokke.. Der går to busser i døgnet.

M: Og det å være avhengig av andre det syns du ikke nokke om?

Erik: Nei det gjør me ingenting da, men du må heile tida samhandle med andre og du kan ikkje ta ting på sparket lenger. Ting må planlegges meir. Og det e litt imot min livsstil eller min måte. E lika å ta ting som det kommer, og når det kommer.

Å skulle ta ifra Jonas, Andreas eller Erik førerretten i to år, kan dermed for dem nesten likestilles med å sperre dem inne og frarøve dem friheten med to år i fengsel. Flere av guttene opplever å være uten sertifikat som å være innesperret. De bor på rurale områder, så når de blir fratatt førerretten og lappen, er de i praksis sperret inne og avsperrt fra og på egenhånd komme seg ut og ta del i resten av samfunnet. «Tar De livsløgnen fra et gjennomsnittsmenneske, så tar De lykken fra ham med det same» sa Henrik Ibsen (1918) om menneskets avhengighet av livets store og små løgner for å overleve hverdagen, og på samme måte kan vi kanskje komme med følgende utsagn om mange menns forhold til sertifikatet: «Tar du førerretten fra en gjennomsnittsmann, så tar du friheten fra han med det samme».

Kan vi så forsvare å straffe brudd på vegtrafikkloven med fengselsstraff? For å legitimere tanken om at straffens begrunnelse er forebygging og hindring av fremtidige lovbrudd, må kanskje straffen ha denne faktiske effekten på lovbryteren. Hva så om det er

flere enn mine informanter som mener at fengsel ikke nødvendigvis fungerer for å avskrekke trafikklovbrytere fra fremtidige lovbrudd? Om å avskrekke og forebygge er hensikten med å straffe et lovbrudd, hvordan kan vi begrunne fengselsstraff, når denne har ingen hensikt utenfor å være et utilsiktet onde for disse unge mennene. Ikke bare i form av tapt inntekt, men i form av stigmatiseringen som kommer med å være en domfelt forbryter, og en som har sonet en fengselsstraff. Om frykten for en stor bot, eller frykten for og miste førerretten er det som avskrekker unge menn fra å kjøre fort og bryte vegtrafikkloven, hvordan skal vi da begrunne og sende unge gutter i fengsel fordi de har kjørt for fort?

7.2.2 Hjelper straffen?

For å kunne begrunne straff, må det ikke bare være et påført onde. I dagens samfunn er ikke dette en god nok begrunnelse til å straffe noen. Vi vil straffe lovbytere, for at det skal føles som et onde, og at dette onde fører til at de blir avskrekket fra å begå framtidige lovbrudd. Den avskrekkende og forebyggende effekten av straff er i dag noen av straffens viktigste formål. Kan vi da forsvare fengselsstraff for brudd på vegtrafikkloven? De individualpreventive formålene til straffen fokuserer på individet og lovbyteren, og målet er å uskadeliggjøre, avskrekke og forbedre (Ot.prp. nr. 90 2003-2004). Den uskadeliggjørende virkningen er som jeg har nevnt tidligere knyttet til frihetsberøvelse og fengselsstraff. Reaksjoner i frihet kan ha en uskadeliggjørende effekt ved at lovbyteren blir fratatt førerretten og dermed hindret fra å begå nye lovbrudd. På den andre siden varer dette rettighetstapet kun i en begrenset periode, og lovbyteren kan dermed i teorien fortsette som før, når han igjen har fått tilbake rettigheten.

«Den avskrekkende virkning oppstår når lovbyteren opplever straffen som så negativ at han avstår fra fremtidige straffbare handlinger. I hvilken grad en slik virkning oppstår, finnes det liten forskning om. Men trolig avhenger virkningen av flere faktorer: straffens art, i hvilken utstrekning den utmålte straff oppleves som inngripende av den domfelte, og av om lovbruddet er styrt av rasjonelle overveielser, impulser eller avhengighet. Om langvarig fengselsstraff ikke virker avskrekkende for voldsmenn med dårlig impuls kontroll, sier det derfor intet om i hvilken grad en betydelig bot i kombinasjon med tap av førerretten vil ha en slik virkning på den som rutinemessig overskrider fartsgrensene med 1/3» (Ot.prp. nr. 90 2003-2004).

I lys av det guttene tidligere har fortalt, virker det ikke som om straffen har en særlig avskrekkende virkning på de av informantene som faktisk bryter vegtrafikkloven på en daglig basis. Det som er avskrekkende på guttene er faren for å miste lappen eller å bli fratatt førerretten. Når det kommer til den forbedrende virkningen av straffen handler dette om at

lovbryteren under soning av straffen skal ta inn over seg straffens irettesettelse og dermed skjønne at handlingen var gal og umoralsk.

M: Føle du at du lærte nokke av det da? Har du blitt en bedre sjåfør etter at du blei tatt?

Erik: Nei!

M: Ingen ting?

Erik: Eh. E lærte vell i grunn det at du, ikkje på egen erfaring da, men på grunn av ting du så i fengsel, at du kødda ikkje med en nynazist. Det va vell det nærmeste e kom å lære nokke.

Erik forteller her at han gjennom å sone fengselsstraffen ikke lærte noe utenom at nynazister ikke er personer du «kødder med». Om han har lært nokke så er det å holde seg under den såkalte lappegrensa så han ikke risikerer å miste sertifikatet igjen. Det er i hovedsak to hovedvirkninger ved den allmennpreventive virkningen. Den ene er straffens kost/nytteverdi, hvor vi kan tenke oss at kostnadene er større enn fordelene som oppnås ved en straffbar handling. Bot kan sies å ha en allmennpreventiv virkning ved at kostnaden ved en bot er større enn fordelene med å bryte vegtrafikkloven. Straffens allmenne avskrekkende virkning blir dermed den mer generelle muligheten for å bli straffet, i bare frykten for å bli straffet igjen.

Fredrik: E hadde jo aldri vurdert og satt meg i en bil når e va full da.

M. Men du tenke liksom ikke på en måte over det, eller føle du at bota e en god grunn til å ikke gjør det?

Fredrik: Ja absolutt, men det e jo ikke bare bot når du fyllekjøre da, det e jo rubbel og bit.

M: Men med fart og sånn.

Fredrik: Ja bota i seg sjøl for min del, e jo god nok grunn til å holde farta ja.

M: Men når du tenke på alt du gjør i trafikken. Du sir jo du holder deg til fartsgrensa og trafikkreglane og sånn. E det fordi du e redd for ulykke eller e det fordi du e redd for bot?

Fredrik: Først og fremst bot.

M: Så den funka?

Fredrik: Ja.

Siden ulykkesrisikoen i trafikken er så stor for disse unge mennene, kunne vi kanskje tenke oss at dette i seg selv er avskrekkende for å bryte vegtrafikklovene og ta store risikoer i trafikken. Men siden deres risikopersepsjon ikke alltid svarer til virkeligheten, må straffen alene overta den avskrekkende virkningen. Som Fredrik her mener, føler han at boten i mye større grad enn ulykken, er avskrekkende på folks oppførsel i trafikken. Dette er noe Kristoffer til en grad er enig i.

M: Ja.. Ka du syns om dissa straffene der da?

Kristoffer: Det får no folk til å ikkje gjer det da. Det trur ej.

M: Men man får jo tre-fire straffe for en ulovlig hendelse da..

Kristoffer: Ja men det e også sikta til at du ikkje skal gjer det igjen da sikkert.

M: så du syns det e greit?

Kristoffer: Ja den som fyllekjøre, han får svi for det.

M: Ja for det e jo nesten trippel eller dobbel straff da.

Kristoffer: Ja.

M: Viss man skulle tatt vekk den ene straffa da? Ka du tror som e minst brukbar?

Kristoffer: Hmm... så måtte no det vært... vetsje e...

M: Ekke det nokke som e verre enn andre ting?

Kristoffer: Sønn so fengsel og sånt, så e det no vell dei fleste. Ej vetsje om du må du sitte i fengsel viss du blir tatt med promille eller kan du betale deg ut av det eller liksom.

M: Viss du blir dømt til fengselsstraff så kan du vell ikke si at du heller vil betale deg ut

Kristoffer: Ja. Nei e vetsje e.. kanskje korta ned på kor lenge du mista førerkortet, det e no ikkje akkurat.. nei e vetsje e.. Syns dei e viktig alle tre e.

M: Så det ekke nokke spesielt som skille se ut?

Kristoffer: nei.. det e no rett og rimelig å blir fratatt førerkortet og bli straffa for det du har gjort da.

Kristoffer mener også at straffen har en allmennpreventiv effekt var at det avskrekker folk fra å begå lovbrudd i trafikken. Han mener i tillegg at det er bare rett og rimelig at vi straffer personer som begår trafikkriminalitet. Sondre mener at straffen ikke nødvendigvis er like avskrekkende på alle.

M: Korsen du meina vi burde straffe trafikkriminalitet da? Eller lovbrudd i trafikken?

Sondre: ... ehmm... Viss e hadde blitt tatt i det e kjørte forbi nokken i tjue kilometer i timen, så hadde e ikkje kommet til å kjørt fort...kjørt forbi like hardt neste gang. Så e tror det hjelpe veldig..på en normal person så tror e det hjelpe med bøter og fengsel viss det e en grov overtrjedelse da.. E trukje det e nokke.. det e dyre nok bøter i Norge tror e, e trur dem e så pass høg at folk lære etter dem vart tatt en gang..

M: Å bli fratatt lappen da?

Sondre: Det tror e e effektivt for dem fleste.

M: Og ikke effektivt for dem det bør vær effektivt mot?

Sondre: Nei.. som sagt e veit om folk som har mista lappen både to og tre ganga ikkje sant..

Og dom lære aldri uansett. Dem skulle hatt fengsel.. (ler).. som e sa innledningsvis.

På den ene siden mener Sondre at for de fleste mennesker vil straffen virke avskrekkende til en viss grad. Kostnadene ved boten mener han er såpass at folk passer seg i fremtiden. På den andre siden mener han at det er enkelte som aldri lærer og hvor straffen ikke vil ha en

avskrekkende effekt i det hele tatt. I slike tilfeller vil kanskje det å uskadeliggjøre dem ved å frata dem førerretten for alltid, være det beste alternativet. Sondre mener derimot at de burde hatt en fengselsstraff, men som jeg har fortalt ovenfor kan det virke som om en fengselsstraff ikke har en avskrekkende eller forbedrende hensikt på trafikklovbrytere, kanskje spesielt fordi de får en så kort straff. I Trafikksikkerhetshåndboken skriver Elvik (2010) at det ikke er funnet noen forskningsfunn som tyder på at økte gebyrer har noen virkningen på fartsovertredelser, bøter og fengselsstraff mente de heller ikke virker til å påvirke antall ulykker, verken blant dømte førere eller blant bilførere generelt. Å frata en person førerretten virker som et effektivt tiltak for den som har mistet retten og kun i den perioden førerretten er inndratt. De mener at tiltaket ikke har noen avskrekkende effekt eller virkning på de som har mistet lappen og dermed fått den tilbake. I tillegg er det flere funn som tyder på at mange fortsetter å kjøre selv etter at de er fratatt rettigheten til å føre bil (Elvik 2010).

7.2.3 Bør tap av førerretten være en straff?

«Blir den som har førerrett ilagt straff, kan det i samme dom eller forelegg fastsettes tap av retten til å føre førerkortpliktig motorvogn for en bestemt tid eller for alltid, dersom hensynet til trafikksikkerheten eller allmenne hensyn ellers krever det»(Vegtrafikkloven § 33,1).

Tap av førerretten, eller å bli fratatt lappen er i lovens definisjon ikke ansett som å være en straff, men det er i stedet et rettighetstap som kan ilegges en person i sammenheng med en straffereaksjon, når retten mener det i en periode er viktig å holde denne personen borte fra trafikken. Rettighetstap brukes i andre sammenhenger som hovedstraff, men siden vegtrafikkloven har egne bestemmelser om rettighetstap, anses ikke dette som straff i straffelovens forstand (Ot.prp. nr. 90 2003-2004). Når jeg startet dette prosjektet, var jeg ikke klar over at tap av førerretten ikke var ansett som å være straff, og informantene omtaler også tap av førerretten som straff. Som tidligere nevnt er en definisjon av straff «et onde som påføres den som har begått en lovovertrødelse, fordi han eller hun skal oppleve det som et onde» (Hauge 1996: 15). For at noe skal defineres som en straff, må det altså per definisjon oppleves som et onde. Når vi i tillegg legger til tanken om at straff mot brudd på vegtrafikkloven skal ha hovedsakelig forebyggende effekt, vil jeg i stor grad anta at en reaksjon i stor grad må føles som en straff, for at den skal ha slik effekt på individet og allmenheten.

Justisdepartementet forslo i 2003 at domstolene skulle overta avgjørelsen om noen skal tape retten til å føre motorvogn eller moped på grunn av straffbare handlinger (Ot.prp. nr.

52 2002-2003). I den sammenhengen drøftet departementet andre spørsmål som reiste seg i den anledningen, og blant annet ble det diskutert om førerkortreaksjoner bør være en straff (Ot.prp. nr. 52 2002-2003: 28-33). Det ble lagt fram et alternativt lovutkast, hvor tap av førerretten kunne ilegges som en straff. Er en reaksjon på et lovbrudd en straff, når den er definert som en straff, eller når den oppleves slik som straff defineres? Informantene mine mener uten tvil at å bli fratatt retten til å kjøre bil oppleves som et utilsiktet onde. Rettighetstap etter straffeloven har først og fremst som hensikt å hindre den dømte i å foreta visse handlinger. Med andre ord er hensikten med å frata en person førerretten at personen i en periode ikke skal kunne kjøre bil. Ifølge Straffelovkommisjonen skal ikke rettighetstap virke allmennpreventivt, selv ikke de rettighetstapene som anses som straff (Ot.prp. nr. 90 2003-2004: 317). Justisdepartementet understreker at det ikke er nødvendig å gjøre reaksjonen om til straff. De oppfatter det som tvilsomt at dette vil kunne skape en positiv holdningsendring, og mener at tap av førerretten allerede oppleves inngripende og klanderverdig. Og bare fordi en reaksjon oppleves som straff, burde det ikke nødvendigvis være en straff.

«Et spørsmål for seg er om tap av retten til å føre motorvogn bør gjøres til straff, jf. punkt 5.2. Departementet konkluderer her med at tap av førerretten ikke bør gjøres til straff. Departementet legger særlig vekt på at det ikke er holdepunkter for at etterlevelsen av trafikkreglene vil bli bedre om tap av førerretten gjøres til straff.» (Ot.prp. nr. 52 2002-2003: 5).

I avgjørelsen om tap av førerretten bør gjøres til straff, legger de særlig vekt på begrunnelsen for å straffe. De mener at å gjøre denne sanksjonen om til straff ikke vil være nødvendig for å sikre at «handlingsnormen etterleves i tilstrekkelig grad» (Ot.prp. nr. 52 2002-2003: 32-33).

Jeg forstår det dermed slik at de viktigste argumentene departementet legger vekt på når de konkluderer med at tap av førerretten ikke bør gjøres om til straff, er at dette i bunn og grunn ikke vil ha noen positiv virkning, som veier opp for de negative virkningene. Når det kommer til tvilen de har til at en endring vil ha en holdningsskapende virkning som fremmer trafiksikkerhet, kan det virke som om de begrunner dette med at sanksjonen allerede oppleves som straff, og dermed allerede har denne holdningsskapende virkningen. Når det kommer til stigmatisering, forstår jeg ikke tanken om at dette forslaget kan medføre mer stigma. Selv om dette også er noe departementet legger tvil til. Tap av førerretten er en reaksjon som kommer i tillegg til en dom, og straffen man får gjennom dommen er stigmatiserende i seg selv. Fengselsstraff kan kanskje tenkes å være enda mer stigmatiserende enn å miste førerkortet i en periode. Og hvordan begrunner vi å sende lovbrøyttere i fengsel?

Som Hauge (1996: 17-19) skriver straffer vi enten for å forebygge, eller for å gjengjelde¹⁰. Fratakelse av førerkortet kan nok for mange oppleves som et stort onde i hverdagen, og det kan virke forebyggende på alle de som er avhengig eller glad i å ha lappen. Om man straffer en person med bot og fratakelse av førerretten, har vi ikke da både tatt hensyn til gjengjeldelse og forebyggelse? En fengselsstraff for å bryte fartsgrensa, kan kanskje være vanskelig å forsvare, med andre tanker enn gjengjeldelse og uskadeliggjøring. Og som Hauge (1996: 19) peker på er ikke gjengjeldelse ansett for å være en akseptert begrunnelse for straff. Å sone en fengselsstraff vil ikke bare være stigmatiserende for personen, men det kan og virke svært urettferdig. I tillegg er fengsel svært dyrt for samfunnet, og det kan virke til tider unødvendig å bruke denne straffeformen på personer som ikke må uskadeliggjøres ved innesperring. Personen er ikke skadelig for samfunnet i seg selv, og vil være uskadeliggjort allerede ved fratakelse av førerretten. Departementet argumenterer også for at å gjøre denne reaksjonen om til straff, vil kunne føre til at det blir idømt en mildere straff, enn det gjøres nå. Å skulle argumentere for at vi ikke kan anse fratakelse av førerretten som en straff, fordi vi da ikke kan bruke denne reaksjonsformen i tillegg til en dom, virker som akkurat en grunn for at det burde anses som straff. Skal vi ikke straffe rettferdig, og vil det ikke dermed bli feil å argumentere for at denne kan bli en enkel og billig utvei for samfunnet å straffe brudd på vegtrafikkloven, slik som Oslo politidistrikt mener i utredningen? Om denne reaksjon er den mest forebyggende og avskrekkende på mange, og dette er straffens begrunnelse, er det ikke positivt at dette ikke er en kostbar og komplisert straffart for samfunnet? Rettighetstap er jo etter straffeloven, ansett som straff. Tap av førerretten er unntaket, selv om «straffeformålet gjør seg sterkere gjeldende enn for rettighetstap etter straffeloven» (Andenæs, Matningsdal og Rieber-Mohn 2004: 14).

Informantene betegner å miste lappen som straff, og i lys av det kan vi anta at de dermed også tror at det er ansett som straff. Selv de av informantene som har blitt fratatt denne rettigheten, omtaler det som straff, og begge mener at dette var den verste straffen. Men likeså har de gikk inntrykk for at de mener at å miste sertifikatet hadde vært den mest effektive straffen, både med hensyn til forebygging og atferdsendring. Derfor opplever og tror flere av informantene at alvorlige brudd på vegtrafikkloven faktisk ikke bare straffes, men at man får en trippelstraff. Informantene mine bruker begrepene dobbel og trippelstraff med tanke på det de mener er for mange straffarter for kun en forbrytelse. Når de snakker om trippelstraff, mener de at de føler at de får tre straffer for en forbrytelse. Og er det ikke

¹⁰ Gjengjeldelse innebærer at vi straffer fordi vi mener at enkelte handlinger fortjener straff (Hauge 1996: 19).

dermed også riktig at å bli fratatt førerretten i sammenheng med en domstolsbehandling, betegnes som det det faktisk er? Nemlig en straff. Som NAF viste til, burde rettssystemet gjenspeile hvordan reaksjonen oppleves, og de mente å ha grunnlag for å si at de fleste, eller mange, allerede opplever det som en straff (Ot.prp. nr. 52 2002-2003: 31).

7.3 Forebygging

Vi har nå sett på noen av de viktigste kjennetegnene ved trafikkholdningene til unge menn, og diskutert bakgrunnen for mange av dem. Det er dermed på tide å se på hva vi kan bruke denne forskningen til. Målet med forskning om trafikkholdninger, handler i bunn og grunn om holdninger som kan føre til trafikkulykker. Derfor er det nå viktig å se på hvordan vi kan bruke den kunnskapen vi har, og de holdningene og tankene guttene har, til å forebygge fremtidens ungdomsulykker. Vi tenker ofte på straff, eller begrunner hvorfor vi straffer, ved å peke på at straffen skal forebygge fremtidige lovbrudd hos lovbrysteren (Hauge 1996:17). Siden det er ungdommen selv som er hovedelementet i en slik ulykkesforebygging, mener jeg det er hensiktsmessig å gå direkte til dem og spør hva de selv mener kan forebygge fremtidige ulykker. I den sammenheng er det viktig at jeg igjen påpeker at guttene jeg har intervjuet ikke ser på seg selv som en råkjører, eller en lovbryster i trafikken, og at de derfor ikke forteller eksplisitt om hva som ville fått de selv til å oppføre seg bedre i trafikken, men de har tanker om holdningsskapende arbeid blant andre unge bilførere. Denne gruppen mennesker som guttene ofte tenker på når de nevner «*de andre*» i trafikken, er muligens både i politiets øyner, forskernes øyer og medias øyner de såkalte «verstingene i trafikken». En liten gruppe bilførere som skiller seg så kraftig ut på alle punkter og som hver for seg utgjør en stor risiko for seg selv og alle andre i trafikken.

7.3.1 Fartssperre og alkolås

Noen av sikkerhetstiltakene som har vært oppe for diskusjon i Norge er fartssperre og alkolås. Fartssperre, også kalt toppfartssperre ville vært et tiltak hvor vi hadde montert sperre på bilene i Norge, slik at det ikke var mulig å kjøre over en innstilt maksfart (Vaa m. fl. 2012). Alkolås er et tiltak hvor man må blåse i et munnstykke, og ha under den lovlige promillegrensen, for å få start på bilen (Statens vegvesen 2008). Guttene stiller seg nesten kollektivt imot å innføre fartssperre, mens de er mer positive til innføring av alkolås. Jeg vil

legge fram noen sitater fra intervjuene for å belyse denne forskjellen i positivisme mellom disse to tiltakene.

M: Ka du tenke om fartssperre da?

Isak: Det blir nokke heilt anna, fartssperre og alkoholås e to forskjellige ting. E tenke at ho kan ta seg en trall. Enkelt og greit. Korfor skal du? På ka.. på 100 da eller?

M: Nei det må vell bli såpass høyt at du har muligheten til å komme deg unna alle farlige situasjonane, og har muligheten til forbikjøring i en trygg fart over den høyeste fartsgrensa her, så e tenke jo en 130-140 km/t.

Isak: Hvis du skal på Autobahn i Tyskland da for eksempel?

Her foreslår jeg til Isak en fartssperre på 140 km/t, som er noe høyere enn jeg mener vi burde ha satt den på. Isak spør så om hva så skjer om han skal på Autobahn i Tyskland, hvor det er fri fartsgrense. Han stiller seg altså negativ til forslaget mitt, og begrunner det med at han på utlandsferier ønsker å kjøre fortere enn det er lovlig i Norge.

M: Ka du tenke om sånn fartssperre på bila da?

Jonas: Nei sånn maks fartssperra greia det e no.. Det trokke e vil funke.. Da vil det no bare bli verre. Og viss nokken ligge under fartsgrensa da, så må du som oftest opp i litt høyere hastighet enn fartsgrensa, for å komme deg forbi bilen. Viss du maks kan kjøre åtti da, og kjøre bilen foran deg 70, 60 så tar det no lenger tid, viss du skal kun kjøre 80 da, fordi bilen ikke går fortere.

M: E tror ikke åtti e ei realistisk grense å ha ei fartssperre på, men man kan jo se for seg kanskje 120. Da har man 10 km/t på å komme seg forbi i 110 km /t. Da har du no veldig mye å gå på for å komme deg forbi i 80-sona.

Jonas: Ja du har no det. Men e vil si det e unødvendig, fartssperre.

Jonas fortalte meg tidligere i intervjuet at fart er en veldig stor del av gleden ved bilkjøring for han, og hans svar her belyser dette godt. Han mener han ikke tror det vil fungere med fartssperre, og begrunner dette med at han mener vi trenger muligheten for å kjøre forbi andre trafikanter som kjører under fartsgrensa. Her kommer igjen dette med denne trangen til å måtte kjøre fartsgrensa opp igjen. Når jeg foreslår at vi kan sette grensen på 120 km/t, som gir Jonas godt spillerom til å kjøre forbi på alle veiene han vanligvis ferdes på, hvor det er grense på 80 km/t. Til dette har han ikke lenger et godt argument, så han sier at han bare fortsatt mener det er unødvendig med fartssperre.

M: Så du e for fartssperre? For det va mitt neste spørsmål.

Sondre: Ja. E meina at du må ha muligheten til å kjøre forbi og gjerne ha full kraft i det du treng det, det ekje nokke som e verre enn å ha ei gammel rotte som berre så vidt må ha to kilometer for å komme deg forbi ikkje sant. Det kan vær farlig. E trur at. Det ekje snakk om å få ned antall hestekrefter i bilen, men få ned farta. Fartesperre iallfall. Ka e poenget med å

kjøre i over 120. Det e så sjeldent..

M: Kor du meina fartssperre eventuelt bør vær da?

Sondre: Si en hadde mista lappen på over 115 i åttin. Viss du tenke høgste fartsgrensa pluss 35 km/t. 145.

M: Fartssperre på 145 km/t? Hadde det hatt nokken hensikt?

Sondre: Ikkje mykje..

M: Da tar man jo kun dem få som føle for å kjøre over 145 km/t da..

Sondre: Ja men dem fleste bilulykka skjer vell.. ja kanskje..

M: Viss man har den på 110 km/t har man jo god margin på å kjøre forbi i 100 på den ene strekninga det e det på. Og på den e det jo flere felt, så da har man vell ikkje behovet for å kjøre forbi. Det e jo ikkje alle bila som går 145 km/t no heller..

Sondre: Hvis du skal ha bilen på bane, så e det en fordel at den går fortare.

M: Da måtte det vell vært litt mer sånn at man kunne hatt en egen bil til det da.

Sondre: Det har ikkje e raa til.

M: Det e kanskje ikkje et godt nok argument da.

Sondre: e veit det.. (ler). Et jævlig godt argument. (ler)..

Sondre kommer med samme argument som Jonas, om at det er viktig å kunne ha muligheten til å kjøre forbi, uten at det tar for lang tid. Han foreslår at vi eventuelt kan sette fartssperren på 145 km/t. Da jeg prøver å motargumentere med at en så høy fart på sperren, kanskje ville tatt vekk hele hensikten, argumentere han med at man trenger muligheten for å kjøre så pass fort, om du ønsker å ha bilen din på banekjøring. Å skulle tilrettelegge trafikkregler og fartssperre til at bilene også kan brukes i motorsport, virker for meg litt meningsløst. Når jeg presiserer dette, innrømmer han at dette er et dårlig argument. Jeg prøvde under denne delen av intervjuet, veldig å presse informantene på dette med at det er lov å være imot fartssperre, men hva grunnlegger de egentlig denne motstanden på? Når jeg hele tiden kunne feie bort argumentene deres, sitter vi igjen med ingen argument fra deres side. Slik jeg oppfatter det, er det bare en årsak til at guttene er imot fartssperre. En slik anordning vil hindre guttene i å kjøre så fort som de vil. Derfor er de imot den.

Å innføre en eventuell fartssperre, burde ha som hovedmål å forandre vår kollektive oppfatning av fart og fartsatferd. Den holdningsendrende effekten bør stå i hovedfokus. Om vi innfører en slik sperre på alle nye biler, vil Norge om noen tiår ha en bilpark som hovedsakelig har påmontert fartssperre. Om det ikke lenger er slik at farten er like tilgjengelig for oss, vil kanskje ikke farten lenger være så ønskelig. For dem som søker spenning gjennom fartsopplevelser, finnes motorsport. For oss andre, blir kanskje bilen igjen det den bør være, et framkomstmiddel. Ikke et nytelsesmiddel. For kanskje kjører de aller fleste litt for fort, fordi

det er så lett tilgjengelig, og fordi «alle andre gjør det.»? Vi har prøvd det, kjent på spenningen og opplevd hvor positivt det kan føles. Generasjoner etter oss, lenge etter innføringen av fartssperren, vil ikke vite hva de går glipp av.

Forslaget om å innføre alkolås ble derimot mottatt enstemmig positivt blant informantene. De er alle enig om at det ikke hadde vært noe negativt forbundet med å innføre alkolås på alle biler.

M: Ka du tenke om sånn forslag om å innføre alkohollås?

Fredrik: E har ikke nokke motforestillinga mot det.

M: Men du har ikke nokke positive tanka rundt det heller?

Fredrik: Jo altså folk som kjøre i fylla, det e jo griseskummelt. Dem har jo ikke kontroll. Og med alkolås så vil du jo forhindre det, men det vil jo ta lang tid på en måte å få det.

Å kjøre i beruset tilstand, mener alle av informantene er negativt, selv de som innrømmer å ha kjørt i fylla viser negative og til tider litt skamfulle holdninger til dette. Uansett hvordan de har forhold seg til andre kriminelle handlinger i trafikken, uansett hvor negativ de forteller at de er til fartssperre, er de alle enig om en ting. Alkolås bør være, og burde allerede vært påbudt.

M: Ka du tenke om alkolås da?

Isak: E meina det burde vært påbudt. (...) og e har sjøl vært med på det.. ehh e har aldri hatt større fyllenerva i mitt liv. E meina at det burde vært påbudt og ingenting som burde vært sagt imot det heller. Alkolås? Det e egentlig sært at det ikke har blitt påbudt ennå.

Isak har sterke meninger om mange av temaene vi snakket om, og dette er intet unntak. Selv om han selv forteller å ha kjørt i beruset tilstand, mener han at alkolås allerede burde vært påbudt. Jonas peker på en annen god effekt alkolås kunne ha fått.

M: Ja alkolås har du mer tro på?

Jonas: Ja absolutt.

M: Korfor det?

Jonas: Da slippe folk å kjøre i fylla, hold e på å si. Det e jo mange som kjøre dagen derpå i fylla også da. Kanskje har promille i blodet uten at dem vet det, eller tenke over det sjøl da. Og da e det no greit med at det e alkohollås på bilen og at du ikke får starta an. E vil no si at de e verre å kjøre i påvirkta tilstand enn det e å kjøre ti-tjue kilometer over fartsgrensa. For uansett så vil ikke du kjøre ti, tjue, tredve kilometer over fartsgrensa heile tida. Konstant, men..

M: Men når du e full, så e du alltid full?

Jonas: Ja på en måte.. liksom.

Jonas mener at det hadde vært fint med alkolås, slik at folk slapp å kjøre i fylla ved en feil. Ved at man kanskje ikke vet at man fortsatt har promille, gjerne hengende igjen fra dagen før. Jonas har jo selv kjørt i beruset tilstand, og blitt straffet for dette. Kanskje tenker han over alle de konsekvensene dette fikk for han, og hvordan han kunne sluppet alt dette, om en alkolås hadde gjort handlingen ugjennomførbar.

M: Alkolås da? Ka du syns om det?

Kristoffer: Ja det håpe e kjem.

M: Det håpe du kommer?

Kristoffer: Ja.

Kristoffer setter seg også positiv til at et forslag om alkolås på alle biler, og argumentere med at han tror det er mye farligere å kjøre i beruset tilstand, enn det er å kjøre fort. Denne diskusjonen kunne fått et kapittel for seg selv, men jeg velger og ikke gå mer i dybden på dette her.

7.3.2 Bilsportens forebyggende faktor

Motorsport har vært en stor del av bakgrunnen for min interesse for gutters bilkjøring. Kulturen og miljøet dette blir utøvd i har jeg i tillegg observert på nært hold i årevis, og hvordan guttene utøver maskulinitet overfor hverandre innad i dette miljøet har jeg diskutert i kapittel 6. «Bilsport er en motorsport der det brukes biler til å kappkjøre på ulike vis» er den offisielle definisjonen på motorsport og bilsport (Norges Bilsportforbund 2013b). Bilsport og bilkultur har vokst seg fram til å bli en viktig interesse for mange rurale ungdommer, og det er dermed viktig for meg å se på hvordan motorsporten og miljøet rundt dette påvirker deres holdninger til trafikken. Jeg har selv erfart at mange mener at motorsporten gir unge gutter og voksne menn en arena hvor de kan utfordre seg selv, utforske bilen sin, og også bruke opp adrenalin, slik at de i etterkant er roligere i trafikken. Men på den andre siden kan vi også diskutere om kanskje det å få muligheten til å oppleve hvor spennende og opphissende det kan være med fart og risiko bak rattet, kan gi en mersmak for å teste dette ut videre i trafikken. Jeg vet at det ikke kan trekkes en konklusjon om hvorvidt motorsport er en positiv eller negativ påvirkning på unge menn i trafikken, men vi kan se på hva guttene jeg har intervjuet har å fortelle om hvordan de selv forholder seg til dette. Jeg kan ikke se at er det er gjort noe forskning på akkurat denne problemstillingen. Jonas mener at farten er en viktig del av gleden han får av bilkjøring, og i den forbindelse forteller han litt om hvordan han mener at

vi ikke bør skyve vekk unge gutters behov for fart, men heller gi de andre arenaer å utøve det på.

Jonas: Det burde vært større tilbud på banekjøring.

M: Mer fartsorientert banekjøring.

Jonas: Ja større bane der du kan kjøre fort, og kjøre om kapp og.. for da får du no.. ja. Får du no kjørt fort da. Får du slappe ut litt.. Ja ka skal e si..

M: Ja ka får du slappe ut av å kjøre fort?

Jonas: Nei. E vetsje e. Viss du har et tilbud der du kan.. får kjøre på bane en gang i måneden eller nokke sånn så begynne du og gjør det mindre på veien da. Det e no mange som har lyst å kjøre fort, og dem har jo ingen plass og gjør det, så da blir det gjort på veien i trafikken.

M: Så man bør tilrettelegge for at folk skal kunne gjør det andre plassa enn i trafikken, i stedet for å forvente at man ikke skal gjør det, fordi det e en så stor del av det?

Jonas: Ja.

M: Tror du vi hadde hatt mindre fartsovertredelser, om vi hadde mer tilbud. Om det va en åpen offentlig bane man kunne dra til med egen bil?

Jonas: Ja det vil e tro.

M: Eller tror du man ville ha sett kor kjekt det hadde vært, og dermed tatt det med seg ut i trafikken?

Jonas: Forhåpentligvis ikke da. E har no snakka med en del folk som har kjørt på bane og dem sir no det at da e det no. Da kjøre dei ei heil helg og dei sir no det at når du kjøre hjem igjen så har du no fått rast fra deg. Du kjøre ikke fort hjem igjen liksom. Du har liksom fått slappe ut alt ja.. adrenalinet og ja e vetsje ka det hete. Alle.. ja..

M: Brukt opp dagsdosa på testosteron?

Jonas: Ja du kan vell si det sånn.

Mer tilbud til motorsportinteresserte ungdommer. Dette mener Jonas er viktig for å stoppe unges risikofylte fartsoppførsel i trafikken. Han forteller om et behov for å få slippe ut adrenalinet han har bygget opp på innsiden, og at denne trangen igjen ligger bak hans behov for fart og spenning. Han forteller om at man når han har sluppet ut alt, oppfører seg rolig i trafikken, noe som jeg tolker som om at gutten har en dagsdose av testosteron eller adrenalin, som de føler et behov for å bruke opp, og når denne er brukt opp er de så å si tilbake til «normalen». Kristoffer forteller om dette samme behovet for å få kjørt fra seg, eller for å skape situasjoner som gir en et adrenalinkick.

M: Tror du viss man hadde bygd ut litt og gitt litt mer penga til sånn bane og motorsport, så hadde det vært litt roligere på veiane og sånn?

Kristoffer: Ja for da hadde dei no fått prøvd ut og kjørt fra seg.

M: Ja, ka e det egentlig man har behov for å gi fra seg, eller få ut?

Kristoffer: Nei det e no.. vetsje om det e adrenalin du får e når du drive å spinne og tømme

første andre og tredje giret på ei strekning på ei bane og sånn da.. Blir no vell adrenalin ut ta det. Pluss du får no testa ut da så du ekkje fullt så nysgjerrig på ka so skjer da og..

M: Ja det e nysgjerrigheten som e viktig å få testa ut?

Kristoffer: Ja

Det kan kanskje tenkes at denne dagsdosen av adrenalin virker moralsk hemmende ved at det fungerer som en skygge foran de moralske tankene om hvordan man ønsker å oppføre seg, og hvordan man bør oppføre seg. Dermed kan det tenkes at en person kun ser klart på situasjonen når adrenalinet er oppbrukt og fornuften igjen kan framtre som den dominerende handlingsstyrende tanke. Kristoffer forteller her litt om hvordan han mener motorsport påvirker trafikkoppførsel.

M: Tror du man viss man e aktiv i motorsporten og sånn og kjøre mye på bane og autoslalom¹¹ og sånne ting, tror du man kjøre like mye fort og sladdete på veien?

Kristoffer: (Ivrig og avbryter) Nei ej trur du får kjørt fra deg en del på sånn bane da.. så no når ej va på Våler oppi Elverum på sånn VW og Audi treff, og der va det no banekjøring og breisladd og sånn. Og da hadde dem no dissa spinnebilane sine på henger og sånt da.. og dei kjøre no rolig til og fra da, og dissa bilane blir no kun brukt på sånne arrangement.

Kristoffer beskriver noe at denne samme trangen til å få kjørt fra seg som enkelte opplever, og hvordan de kjørere rolig i trafikken, når de har fått utløp for dette adrenalinet de har inni seg. Det som er som tidligere nevnt ikke så lett for disse guttene å analysere sin egen oppførsel i trafikken ut ifra slike tanker, men vi kan tenke oss at disse tankegangene de pålegger andre i trafikken, er noe de underbevisst selv også tenker. Kristoffer er veldig ivrig i sin mening om at bilsport ikke fører til farlig atferd, men at den faktisk skaper mer trygghet på veiene.

Det kan kanskje tenkes at bilsportens påvirkning på bilførere er todelt. På den ene siden har vi de menneskene som møter opp på bilsportarenaer for «å kjøre fra seg» og teste ut hva som må til for å kjenne adrenalinkicket, og som når dagen er over ikke lenger har behov for å bedrive en risikofylt atferd på veien. På den andre siden har vi menneskene som møter opp for å se på, og som i sin funksjon som tilskuer kun har er passiv part i denne adrenalinutfoldelsen. De observerer hvordan andre mennesker opplever spenning og kick ved høy fart og bråe manøvreringer. Som tilskuer har man kun observert at adrenalinkicket oppleves og eksisterer, men man har verken opplevd det selv, eller fått «kjørt fra seg». Får vi dermed en gruppe mennesker som i etterkant har et større ønske om å søke adrenalinkick, enn vi hadde før bilsportarrangementet. Og hvor skal så disse publikummere utfolde sitt

¹¹ «I autoslalom skal deltagerne på kortest mulig tid manøvrere bilen gjennom en bane med fartsreducerende hinder». (Norges Bilsportforbund 2013a).

adrenalinbehov? I lys av denne tanken om adrenalinkick kan vi igjen se på (Lyng 1990, 2005c) sin teori om edgework og hvordan ham mener at individer tar del i frivillig risikotaking for å oppleve dette adrenalinkicket som Jonas snakker om. Fart gir unge gutter som Jonas et adrenalinkick, og for han virker dette som en viktig del av bilkjøringens gleder. Dermed kan vi sette dette opp imot Lyng (2005c: 45) sine tanker om at dette behovet for å oppleve adrenalinkick faktisk kommer av et ønske om å oppnå kontroll over sitt eget liv, ved å risikere det. På den andre siden er det som tidligere nevnt ikke slik at guttene gir inntrykk av at de ønsker å risikere livet sitt i trafikken, men vi kan kanskje se på fartsovertredelser som en mildere form for edgework. I denne sammenhengen vil det være hensiktsmessig å flytte denne formen for risikofyltatferd vekk fra trafikken, og inn på en bane i trygge omgivelser. Der kan guttene få testet evnene sine, kjørt fra seg, og kjent litt på denne spenningen de så aktivt søker.

8 Avslutning

Innledningsvis nevnte jeg at unge menn er ansett for å være en høyrisikogruppe i trafikken, og hvordan tidligere forskning mener at bevisst risikosøking, manglende ferdigheter og overdreven tro på egne evner ofte fører til unge menns høye ulykkesrisiko i trafikken. Jeg har vist at dette bildet er en altfor enkel forklaring på et så omfattende tema som unge menns trafikkatferd er. Ikke bare er de ferske og uerfarne i trafikk. De viser i tillegg tegn til å ha en mangelfull kunnskap om risikoen knyttet til atferd i trafikken, og et ønske om å oppleve adrenalin gjennom en aktiv spenningssøking i forbindelse med høy fart. Risikoatferden de kan sies ufrivillig å utøve kan dermed kanskje ikke sees på som en bevisst risikosøking, i og med at de ikke er bevisst på risikoen atferden medfører. Som Isak forteller opplever ikke informantene trafikken som en risikofylt og utrygg plass. Bilinteressen er ofte knyttet til gleden og spenningen som man opplever gjennom fart, og ikke risikoen den resulterer i.

Hva angår spørsmålet om informantene mine kan sies å drive med en bevisst risikoatferd, er svaret mest sannsynlig nei. Ingen av informantene forteller om et bevisst ønske eller en bevisst søken etter en form for risikoatferd. Ingen av dem ønsker å være i en risikosituasjon, og dette bekreftes når de forteller at de aktivt bruker bilbelte, noe som er det viktigste sikringsutstyret vi har i trafikken i dag. Informantene presiserer ved flere anledninger at de selv mener å være god til å vurdere fart og atferd etter forholdet på veiene. De uttrykker at de hele tiden observerer vei og føre, og ut ifra dette gjør en kalkulert beslutning med tanke på hvilken fart de skal holde. Bilkjøring er en tradisjonsfylt hverdagsaktivitet for guttene og de forbinder ikke i stor grad trafikken med risiko. Dermed oppfatter de ikke den reelle risikoen som foreligger, og atferden deres er slik sett basert på mer en feiloppfattelse og en feilvurdering, enn en bevisst søken etter risiko.

Datamaterialet mitt viser at guttene ikke forholder seg til at de er ansett for å være en høyrisikogruppe i trafikken. Det de forteller om risiko og sikkerhet, og hvordan de vurderer denne, virker å være basert på en overdreven tro på egen vurderingsevne og en omfattende kunnskapsmangel. Risikopersepsjonen deres stemmer tilsynelatende ikke overens med den reelle risikoen i trafikken, og dette fører til at de tar feilvurderinger og dermed havner i risikofylte situasjoner. Når de så ikke føler seg utrygge, kompenserer de for den synkende risikofølelsen ved å ta større risikoer, og dermed øker risikoen de utsetter seg for uten at de selv er klar over det. Den av informantene som faktisk opplever at trafikken til tider kan være utrygg forteller om en mye mindre risikofylt atferd i trafikken, og kjenner seg ikke igjen i

behovet for spenningssøking. Det vil derfor være mer riktig å omtale kjøringen deres som en ubevisst risikoatferd, eller en feilkalkulert risikovurdering. Noen forskere omtaler unge menn som risikovillige, og dette begrepet er kanskje mer dekkende med tanke på at informantene forteller om holdninger som viser at de er villige til å ta en viss risiko i trafikken for å oppleve spenning. De virker å ha et akseptabelt nivå for risiko, og viser tegn til å justere atferden ut ifra om de opplever at dette risikonivået synker eller øker. Om det opplevde risikonivået øker, justerer de atferden og kjører sikrere. Om det opplevde risikonivået derimot synker, justerer de atferden til mer risikofylt kjøring slik at de hele tiden kan være innenfor grensene for det aksepterte nivået for risiko. Jeg foreslår at den mest beskrivende og korrekte måten å omtale unge menns atferd på er å snakke om bevisst spenningssøking, heller enn en bevisst risikosøking siden de tilsynelatende er bevisst på spenningen, men ikke risikoen.

Informantene kommer alle fra rurale områder hvor bilkjøring og trafikken later til å være en større og viktigere del av livet enn det er for personer fra urbane områder. Ulykkesrisikoen for ungdom fra rurale områder er større enn ungdom fra urbane områder. Dette er nok til en viss grad knyttet til at fartsgrensene og veiene i rurale områder har potensiale for mer alvorlige utfall ved en eventuell ulykke. Men i tillegg til det geografiske forteller informantene at deres atferd ikke er avvikende i den rurale kulturen de lever i. De forteller at de prøver å følge flyten i trafikken, og at det er helt vanlig å kjøre litt over fartsgrensa. Det virker som om de mener at det er helt normalt å kjøre mellom fem til ti km/t over oppsatt fartsgrense og at det nesten sees på som avvikende om noen faktisk følger fartsgrensa. Dette tyder på at det eksisterer en rural bilkultur hvor det er sosialt akseptert å bryte vegtrafikkloven.

Som jeg har vist har informantene litt forskjellige holdninger til kontroll og straff med tanke på trafikkriminalitet. Det største fellestrekket jeg vil dra frem er at for guttene er den verste tenkelige straffen for guttene jeg intervjuet det å bli fratatt retten til å kjøre bil. Informantene som tidligere har blitt straffet for brudd på vegtrafikkloven forteller om en enstemmig tanke om at noen dager i fengsel bare var småtteri i forhold til å måtte klare seg uten bil en periode. Dette henger ikke bare sammen med at de bor på rurale områder hvor det er dårlig kollektivtrafikk, men også fordi bilen er nært knyttet opp mot deres maskulinitetsutførelse, uavhengighet og frihet fra kjedsomheten. Uten bil blir de fratatt mange av mulighetene de har til å hevde seg som menn i et ruralt bygdesamfunn, hvor alternativene for å fremme seg som mann ikke er mange. Er målet med straff å avskrekke individene på rurale områder fra å begå ny trafikkriminalitet, kan det ut ifra mitt datamateriale virke som om fratagelse av sertifikatet

er det beste middelet. På den andre Og selv om en slik straff fører med seg en del andre onder for rurale menn, mener jeg uansett at det vanskelig lar seg forsvare å dømme «vanlige» fartsovertredelser med et så stort onde som fengsel. Fengsel er et utilsiktet onde og har tilsynelatende minimalt med avskrekkede effekt på «verstingene i trafikken». For dem er ikke friheten deres nødvendigvis knyttet til ikke å være innesperret, men kan derimot sies i svært stor grad å være knyttet til bil og sertifikat. Trafikken er deres arena for frihetsfølelse og maskulinitetsutøvelse. Tar vi fra dem bilen, tar vi fra dem mye.

Hovedspørsmålet jeg ønsket å belyse i denne oppgaven, var hvilke holdninger unge menn i rurale områder har til sikkerhet, risiko og kriminalitet i trafikken, og i hvilken grad deres holdninger og atferd er knyttet til det som kan kalles en rural bilkultur. Målet med dette var å skape en økt forståelse av bakgrunnen for deres atferd og å se på årsaker til at de er ansett for å være en høyrisikogruppe. Jeg ønsket å vise frem ordene, holdningene og guttene bak de dystre statistikkene. Jeg ønsket også å finne ut om atferden deres var et resultat av et overmodig syn på trafikken, og et slapt syn på trafiksikkerhet. Svaret på dette spørsmålet ser ut til å være at unge menn verken ønsker eller bevisst søker risikoer i trafikken. I en rural bilkultur er trafikken tilsynelatende en måte for guttene å flykte fra virkeligheten på. En arena hvor de kan finne seg selv. Hvor de kan kjenne seg fri og uavhengig, og hvor de kan vise at de er maskuline voksne menn.

Antall ord: 51849.

Litteraturliste

- Adams, John (1995): *Risk*. London: UCL press.
- Andenæs, Johs., Magnus Matningsdal og Georg Fr Rieber-Mohn (2004): *Alminnelig strafferett*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Backer-Grøndahl, Agathe og Aslak Fyhri (2009): *Risk perception and transport - literature review*. 1008/2009, Oslo: Transportøkonomisk Institutt.
- Bauman, Zygmunt (1999): *Culture as praxis*. London: SAGE.
- Bjurström, Erling (1990): "Raggare. En tolkning av en stils uppkomst och utveckling.". I: Peter Dahlén og Margaretha Rönnberg (red.): *Spelrom. Om lek, stil och flyt i ungdomskulturen*. Uppsala: Filmförlaget.
- Bjørnskau, Torkel (2009): *Høyriskogrupper eksponering og risiko i trafikk*. TØI rapport. 1042/2009, Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørnskau, Torkel (2011): *Risiko i veitrafikken 2009-2010*. TØI rapport. 1164/2011, Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Bjørø, Stein (2011): "Tykk jakke hemmer bilbeltet". <http://bil.aftenposten.no/bil/Tykk-jakke-hemmer-bilbeltet-7717.html>: Aftenposten. Lesedato: 01.02.2013.
- Bryman, Alan (2012): *Social research methods*. Oxford: Oxford University Press.
- Bye, Linda Marie (2010): *Bygdas unge menn. En studie av bygdemenns forhandlinger om og utforming av "rurale maskuliniteter"*. Doktoravhandling. Trondheim: Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet.
- Campbell, Hugh, Michael Mayerfield Bell og Margaret Finney (2006): "Masculinity and rural life: An Introduction". I: Hugh Campbell, Micheal Mayerfeld Bell og Margaret Finney (red.): *Country Boys: Masculinity and Rural life*. University Park, Pennsylvania: The Pennsylvania State University Press.
- Christensen, Olav (2001): *Absolutt snowboard : kampen mot kjedsomheten*. Oslo: Gyldendal akademisk.
- Christie, Nils (1982): *Hvor tett et samfunn?* Oslo: Universitetsforlaget.
- Christie, Nils (2009): *Små ord for store spørsmål*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Cohen, Albert K. (1955): *Delinquent boys : The Culture of the Gang*. New York: The Free Press.
- Collier, Richard (1998): *Masculinities, Crime and Sriminology : men, heterosexuality and the criminal(ised) other*. London: SAGE publications.

- Connell, R. W. (2005): *Masculinities*. Cambridge: Polity Press.
- Connell, R. W. og James Messerschmidt (2005): "Hegemonic Masculinity: Rethinking the Concept". I: *Gender Society*. 19 (6), 829-859.
- Eiksund, Sveinung (2009): "A geographical perspective on driving attitudes and behaviour among young adults in urban and rural Norway". I: *Safety Science*. 47 (4), 529-536.
- Elvik, Rune (2010): "Why some road safety problems are more difficult to solve than others". I: *Accident Analysis & Prevention*. 42 (4), 1089-1096.
- Ericsson, Kjersti og Nina Jon (2006): "Gendered Social Control: 'a Virtuous Girl' and 'a Proper Boy'". I: *Journal of Scandinavian Studies in Criminology and Crime Prevention*. 7 (2), 126-141.
- Fangen, Katrine (2010): *Deltagende observasjon*. 2.utgave. Bergen: Fagbokforlaget.
- Ferrell, Jeff (2004): "Boredom, Crime and Criminology". I: *Theoretical Criminology*. 8 (3), 287-302.
- Ferrell, Jeff (2005): "The Only Possible Adventure: Edgework and Anarchy". I: Stephen Lyng (red.): *Edgework: The Sociology of Risk*. London: Routledge.
- Ferrell, Jeff, Keith Hayward og Jock Young (2008): *Cultural Criminology : An Invitation*. Los Angeles: SAGE.
- Gregersen, Nils Petter og Hans-Yngve Berg (1994): "Lifestyle and accidents among young drivers". I: *Accident Analysis & Prevention*. 26 (3), 297-303.
- Hauge, Ragnar (1996): *Straffens begrunnelser*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Hauge, Ragnar (2001): *Kriminalitetens årsaker : utsnitt av kriminologiens historie*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Heidensohn, Frances og Marisa Silverstri (2012): "Gender and Crime". I: Mike Maguire, Rod Morgan og Robert Reiner (red.): *The Oxford Handbook of Criminology*. Oxford: Oxford University Press.
- Ibsen, Henrik og Didrik Arup Seip (1918): *Samlede digter verker*. Kristiania: Gyldendal.
- Iversen, Hilde og Torbjørn Rundmo (2004): "Attitudes towards traffic safety, driving behaviour and accident involvement among the Norwegian public". I: *Ergonomics*. 47 (5), 555-572.
- Johannessen, Asbjørn, Per Arne Tufte og Line Christoffersen (2010): *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. 4.utgave. Oslo: Abstrakt.
- Jonah, Brian A. (1997): "Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature". I: *Accident Analysis & Prevention*. 29 (5), 651-665.
- Katz, Jack (1988): *Seductions of Crime : Moral and Sensual Attractions in Doing Evil*. New York: Basic Books.

- Kolnar, Knut (2006): "Kap. 7. Volden". I: J. Lorentzen og C. Ekenstam (red.): *Män i Norden. Manlighet och modernitet 1840-1940*. Gidlunds forlag.
- Kvale, Steinar (2006): "Dominance Through Interviews and Dialogues". I: *Qualitative Inquiry*. 12 (3), 480-500.
- Lie, Merete (2006): "Kjønn og teknologi". I: Jørgen Lorentzen og Wencke Mühleisen (red.): *Kjønnsforskning. En grunnbok*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Lundbye, Hege Iren (2005): *The stars of the cars : kulturell produksjon og identitetskonstruksjon i rånemiljøet*. Hovedfagsavhandling. Oslo: Insittutt for kriminologi og rettssosiologi, Universitet i Oslo.
- Lyng, Stephen (1990): "Edgework: A Social Psychological Analysis of Voluntary Risk Taking". I: *American Journal of Sociology*. 95 (4), 851-886.
- Lyng, Stephen (2005a): *Edgework : The Sociology of Risk-Taking*. New York: Routledge.
- Lyng, Stephen (2005b): "Edgework and the Risk-Taking Experience". I: *Edgework: The Sociology of Risk-Taking*. 3-14.
- Lyng, Stephen (2005c): "Sociology at the edge: Social theory and voluntary risk taking". I: *Edgework: The sociology of risk-taking*. 17-50.
- Lægran, Anne Sofie (2007): "Exploring masculinity, technology, and identity in rural Norway". I: Ruth Panelli, Samantha Punch og Elsbeth Robson (red.): *Global Perspective on Rural Childhood and Youth. Yough Rural Lives*. New York Routledge.
- Matza, David og Gresham M. Sykes (1961): "Juvenile Delinquency and Subterranean Values". I: *American Sociological Review*. 26 (5), 712-719.
- McLaughlin, Eugene og John Muncie (2006): *The Sage Dictionary of Criminology*. London: Sage.
- Merton, Robert K. (1948): "The Self-Fulfilling Prophecy". I: *The Antioch Review*. 8 (2), 193-210.
- Messerschmidt, James W. (1993): *Masculinities and Crime : Critique and Reconceptualization of Theory*. Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, Inc.
- Moe, Dagfinn (2007): "Unge føreres risikoatferd: De ser godt, men forstår mindre". I: *Samferdsel*. (7),
- Moe, Dagfinn, Marianne Nordtømme og Liv Rakel Øvstedal (2010): *Aktiv og passiv risiko : Studie av høyrisikogruppene unge- og eldre bilførere med forslag til risikoreduserende tiltak*. Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn.
- Moe, Dagfinn, Kristian Sakshaug og Trine Marie Stene (1987): *Evalueringskampanjen 1986. Rapport STF63 A87006*, Trondheim: SINTEF Samferdselsteknikk.

- Monsrud, Jan og Asbjørn Wethal (2011): "Færre unge omkommer i trafikken". I: *Samfunnsspeilet/ Statistisk sentralbyrå*. (04), 17-22.
- Njå, Ove, Eva Jakobsson og Sverre Nesvåg (2008): *Høyrisikogrupper i vegtrafikken*. Universitet i Stavanger, Stavanger:
- Nordfjærn, Trond, Stig Halvard Jørgensen og Torbjørn Rundmo (2010): "An investigation of driver attitudes and behaviour in rural and urban areas in Norway". I: *Safety Science*. 48 (3), 348-356.
- Nordtømme, Marianne m. fl. (2010): *Eneulykker og trafikksikkerhet : hvem kjører utfor veien og hvorfor skjer dette?* SINTEF rapport. SINTEF A15711, Trondheim: SINTEF Teknologi og samfunn.
- Norges Bilsportforbund (2013a): "Autoslålåm". <http://bilsport.no/grener/autoslalam/>: Lesedato: 18.03.2013.
- Norges Bilsportforbund (2013b): "Om bilsport". <http://bilsport.no/om-bilsport/>: Lesedato: 18.03.2013.
- O'Malley, Pat (2010): *Crime and risk*. Los Angeles: SAGE.
- Ot.prp. nr. 40 (2000-2001): *Om lov om endring i lov 18. januar 1965 nr. 4 om vegtrafikk*. Samferdselsdepartementet.
- Ot.prp. nr. 52 (2002-2003): *Om lov om endringer i vegtrafikkloven mv. (domstolsbehandling av tap av retten til å føre motorvogn mv.)*. Justis- og Politidepartementet.
- Ot.prp. nr. 90 (2003-2004): *Om lov om straff (straffeloven)*. Justis- og Politidepartementet.
- Smith, Martin J. (2009): *Power and the state*. New York: Palgrave Macmillan.
- Solbrække, Kari Nyheim og Helene Aarseth (2006): "Samfunnsvitenskapens forståelser av kjønn". I: Jørgen Lorentzen og Wencke Mühleisen (red.): *Kjønnsforskning. En grunnbok*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Statens vegvesen (2008): "Alkolås som alternativ til tap av førerett". <http://www.vegvesen.no/Kjoretoy/Fakta+og+statistikk/Sikker+bil/Nyhetsarkiv/Alkol%C3%A5s+som+alternativ+til+tap+av+f%C3%B8rerett.51974.cms>: Lesedato: 15.04.2013.
- Statens vegvesen (2011): "Høyrisikogrupper i vegtrafikken - Etatsprogram". <http://www.vegvesen.no/Fag/Fokusomrader/Forskning+og+utvikling/Avsluttede+prosjekter/Hoyrisikogrupper+i+trafikken>: Lesedato: 24.01.2013.
- Statens vegvesen (2012): *Dybdeanalyser av dødsulykker i vegtrafikken 2011*. Oslo: Vegdirektoratet.
- Statistisk sentralbyrå (2012a): "3 Lovbrudd anmeldt, etter lovbruddsgruppe og gjerningssted (fylke). 2011. Absolutte tall og per 1 000 innbyggere". http://www.ssb.no/a/kortnavn/a_krim_tab/tab/tab-2012-06-29-03.html: Lesedato: 24.04.2013.

- Statistisk sentralbyrå (2012b): "3 Personer drept eller skadd, etter trafikantgruppe og kjønn. 2001-2010". <https://www.ssb.no/a/kortnavn/vtuaar/tab-2012-06-01-03.html>: Lesedato: 24.04.2013.
- Statistisk sentralbyrå (2012c): "15 Siktete personer, etter kjønn, alder og type hovedlovbrudd. 2010". http://www.ssb.no/a/kortnavn/a_krim_tab/tab-2012-03-28-15.html: Lesedato: 28.04.2013.
- Statistisk sentralbyrå (2013): "5 Personer drept eller skadd i veitrafikkulykker, etter skadegrad, kjønn og trafikantgruppe. Januar-desember 2012". <http://www.ssb.no/a/kortnavn/vtu/tab-2013-01-25-05.html>: Statistisk sentralbyrå. Lesedato: 03.05.2013.
- Sykes, Gresham M. og David Matza (1957): "Techniques of Neutralization : A Theory of Delinquency". I: *American Sociological Review*. 22 (6), 664-670.
- Sørensen, Micheal, Tor-Olav Nævestad og Torkel Bjørnskau (2010): *Dødsulykker med ungdom i Norge 2005-2009 : analyse av resultater fra dybdestudier foretatt av Statens vegvesens ulykkesanalysegrupper*. TØI rapport. 1117/2010, Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Sørensen, Micheal, Tor-Olav Nævestad og Torkel Bjørnskau (2011): "Fra manglende ferdigheter til overdreven tro på seg selv". I: *Samferdsel*. (3), 8-9.
- Thagaard, Tove (2009): *Systematikk og innlevelse : en innføring i kvalitativ metode*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Ulleberg, Pål (2002): *Influencing subgroups of young drivers and their passengers : motivational influences of personality traits on risk-taking attitudes and driving behaviour*. Doktoravhandling. Trondheim: Psykologisk institutt, Fakultet for samfunnsvitenskap og teknologiledelse, Norges teknisk-naturvitenskapelig universitet.
- Utrykningspolitiet (2010): "Polititjeneste på vei". https://www.politi.no/utrykningspolitiet/kriminalitetsbekjempelse/ups_oppgaver/: Lesedato: 19.03.2013.
- Utrykningspolitiet (2013): *UP på vei 2012. En status og risikovurdering av ulykkesutviklingen og metodebruk for kriminalitetsbekjempelse i vår kontrollaktivitet på veien*. Stavern: Politiet.
- Vaa, Truls m. fl. (2012): *Trafikksikkerhetshåndboken*. Oslo: Transportøkonomisk institutt.
- Vegtrafikkloven*. Lov om vegtrafikk 1965-06-18 nr. 04.
- West, Candace og Don H. Zimmerman (1987): "Doing Gender". I: *Gender & Society*. 1 (2), 125-151.
- WHO (2013): "Global Status Report on Road Safety 2013". http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/en/index.html: Lesedato: 05.03.2013.

Wilde, Gerald J. S. (1982): "The Theory of Risk Homeostasis: Implications for Safety and Health". I: *Risk Analysis*. 2 (4), 209-225.

Zedner, Lucia (2009): *Security*. London: Routledge.

Zuckerman, Marvin (1979): *Sensation Seeking: Beyond the Optimal Level of Arousal*. New York: L. Earlbaum Associated.

Zuckerman, Marvin (1994): *Behavioral Expressions and Biosocial Bases of Sensation Seeking*. Cambridge: Cambridge University Press.

Zuckerman, Marvin (2007): *Sensation seeking and risky behavior*. Washington DC: American Psychological Association.

Alle kilder som er benyttet i denne oppgaven er oppgitt.

Vedlegg

- 1. Intervjuguide**
- 2. Godkjenning fra NSD**

Vedlegg 1: Intervjuguide

- Takk for at du vil delta!
- Hva prosjektet innebærer.
- Informere om samtykke og anonymisering.
- Hvilke temaer vi skal snakke om.
- Hvordan intervjuet vil gjennomføres.

1. Oppvekst, bakgrunn, skole, arbeid

- Fortell litt om ditt forhold til familien din.
- Fortell litt om din egen oppvekst.
- Utdanning.
- Arbeid

2. Venner og det sosiale

- Fortell litt om dine venner.
- Fortell litt om din fritid.
- Drikkere dere ofte alkohol i helgene?
- Bruker du mye tid på bil på fritiden?
- Bruker du mye tid bak rattet på fritiden?
- Oppfølgingsspørsmål etter svar.

3. Sertifikat

- Fortell litt om livet ditt før og etter du fikk sertifikat.
- Hvordan føltes det for deg å få sertifikat?
- Hvordan var det å kjøre alene første gang? Hvilke forventinger hadde du til å få sertifikat?

4. Bilinteresse

- Er bil noe du vil si er en interesse?
- Har du egen bil?
- Er bilinteresse noe du deler med venner/familie?
- Fortell litt om ditt forhold til bil

5. Eventuell kriminelle bakgrunn

- Fortell litt om ditt forhold til politiet.
- Har du blitt tatt i trafikk kontroll?
- Har du blitt dømt for trafikkriminalitet?

6. Om kriminell bakgrunn – Trafikk

- Fortell litt om når du ble tatt for trafikkriminalitet
- Hvordan var det å fortelle om det til familie?
- Hvordan var det å fortelle om det til venner?
- Hvordan vil du forklare forskjellene i venners reaksjon i forhold til familiens reaksjon?
- Hvordan ser du på deg selv i forhold til begrepene lovbrøyer/kriminell?
- Fortell litt om dine tanker i forhold til straffen.
- Møtte du noen hindringer når du ble fratatt sertifikatet?
- Hvordan mener du vi burde straffe trafikkriminalitet?

7. Fart og oppførsel på veien

- Hvordan er ditt forhold til bilkjøring?
- Hva tenker du om fart i trafikken?
- Hvor ofte bryter du den oppsatte fartsgrensen?
- Er det noe som irriterer deg i trafikken?
- Fortell litt om frihetsfølelsen din?

8. Trafikksikkerhet

- Hvordan er ditt forhold til sikkerhet på veien?
- Bruker du bilbelte?
- Hvor ofte bruker du bilbelte?
- Hvordan justerer du bilkjøringen din i forhold til forholdene på veiene?
- Hvordan er frihetsfølelsen din i forhold til veitrafikkreglene på veiene?
- Hva mener du om fartsbegrensninger?
- Hva tror du skaper de farligste situasjonene på veiene?

- Hvilke grupper mener du er de beste og verste sjåførene?
- Har du gjort deg noen tanker om ting du mener kunne fått ned ulykkestallene?
- Hva syns du om et forslag om alkolås på alle biler?
- Hva syns du om et forslag om fartssperre på alle biler?

9. Venner og families holdninger

- Fortell litt om hvordan du tror dine egne meninger og holdninger stiller seg i forhold til dine venners.
- Fortell litt om hvordan du tror dette er i forhold til din familie.
- Hvordan vil du forklare likhetene og ulikhetene i deres meninger?
- Føler du at dine holdninger er lik resten av unge menn i Norge?
- Hvordan syns du unge menn i trafikken blir fremstilt i media?

Vedlegg 2: Godkjenning fra NSD

Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS
NORWEGIAN SOCIAL SCIENCE DATA SERVICES



Postboks 1047, Høstings gate 29
N-5007 Bergen
Norway
Tel: +47 55 58 21 17
Fax: +47 55 58 95 58
nsd@nsd.uib.no
www.nsd.uib.no
Org nr: 915 121 884

Thomas Ugelvik
Institutt for kriminologi og rettssosiologi
Universitetet i Oslo
Postboks 6706 St. Olavs plass
0130 OSLO

Vår dato: 02.02.2012

Vår ref: 2012/13/16

Deres dato:

Deres ref:

TILRÅDING AV BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, motratt 20.12.2011. Meldingen gjelder prosjektet:

29129	Trafikksikkerhet blant unge menn - Risikopart med lyst som variat?
Behandlingsansvarlig	Universitetet i Oslo, ved instituttets øverste leder
Daglig ansvarlig	Thomas Ugelvik
Student	Martine Bør

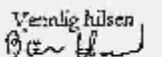
Personvernombudet har vurdert prosjektet, og finner at behandlingen av personopplysninger vil være regulert av § 7-21 i personopplysningsloven. Personvernombudet tilrår at prosjektet gjennomføres.

Personvernombudets tilrådning forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, eventuelle kommentarer samt personopplysningsloven/-helseregistreloven med forskriften. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.

Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, http://www.nsd.uib.no/personvern/forsk_smd/skjema.html. Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://www.nsd.uib.no/personvern/prosjektoversikt.jsp>.

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 31.12.2013, sette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen

Bjørn Hennrichsen


Pernilla Bollman

Kontaktperson: Pernilla Bollman tlf 55 58 24 10
Vedlegg: Prosjektvurdering
Kopi: Marthe Bør, Trinnveien 8 H0610, 0372 OSLO

Kontaktinformasjon / Contact information

OSLO: NSD, Universitetet i Oslo, Postboks 1047 Høstings gate 29, 0130 Oslo. Tel: +47 55 58 21 17, nsd@nsd.uib.no
BERGEN: NSD, Universitetet i Bergen, Postboks 1047, 5007 Bergen. Tel: +47 55 58 19 07, nsd@nsd.uib.no
TRINNVEIEN: NSD, Universitetet i Trondheim, 5037 Trondheim. Tel: +47 73 54 45 26, nsd@nsd.uib.no

Personvernombudet for forskning



Prosjektvurdering - Kommentar

Prosjektnr: 29129

Oppgaven skal omhandle tema rundt unge menn og deres forhold til trafikk og bil med fokus på deres møte med kriminalitet i forbindelse med trafikk. Oppgaven vil fokusere på unge menn i trafikken mellom 18 og 25 år. Hvorfor kjører unge menn over fartsgrensen når de vet at dette fører til økt sannsynlighet for en trafikkulykke hvor de kan miste livet selv eller ta livet av andre? Hvordan spiller miljøet og deres sosiale tilhørighet inn på deres holdninger til trafikk og bil, og hvilke konsekvenser har eventuelt dette for deres bilkjøring?

Rekrutteringen av utvalget skjer igjennom bruk av eget nettverk og snøballmetoden. Datainnsamlingen vil foregå ved hjelp av intervjuer og observasjon. Intervjuer registreres på elektronisk lydopptak og transkriberes. Ingen direkte identifiserende opplysninger registreres med kobling til data, men materialet kan komme til å inneholde indirekte personidentifiserende opplysninger. I intervjuer vil man innhente opplysninger om personens holdninger og tanker i forhold til trafikk, og deres syn på hvordan disse holdningene stiller seg i forhold til samfunnet rundt dem. Det vil også bli samlet inn opplysninger om alder, kjønn, bosted, utdanning, yrke og om personene i utvalget er straffet for en kriminell handling (behandling av sensitive personopplysninger, jf. personopplysningsloven § 2 pkt. 8 b).

Senest 31.12.2013 vil datamaterialet anonymiseres ved at lydopptak sløres og indirekte identifiserende opplysninger i transkripsjoner fjernes/gruppkategoriseres.

Behandlingen av personopplysninger foretas på bakgrunn av et akkreditert gyldig samtykke til deltakelse i prosjektet, jf. personopplysningsloven §§ 8 første ledd (samtykke), 9 a.